Ausgabe A.

# Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig

Nr. 8 Ausgegeben Danzig, den 26. Januar 1935

Inhalt:



19

## Verordnung

**über den Beitritt der Freien Stadt Danzig zu dem am 23. November 1933 in Rom unterzeichneten Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfracht-Verkehr sowie über den Eisenbahnpersonen- und Gepäckverkehr nebst Schlußprotokoll.**

**Vom 29. Oktober 1934.**

Auf Grund der Verordnung betreffend Ermächtigung des Senats zur Verkündung Internationaler Verträge und Abkommen vom 18. Dezember 1933 (G. Bl. S. 631) wird

1. dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit 8 Anlagen,
2. dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr mit 2 Anlagen,
3. dem Schlußprotokoll der 4. Konferenz für die Revision der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und über den Eisenbahnfrachtverkehr

sämtlich in Rom am 23. November 1933 unterzeichnet, zugestimmt.

Diese Verordnung tritt am Tage ihrer Verkündung in Kraft.

Die Internationalen Übereinkommen mit Anlagen und das Schlußprotokoll werden nachstehend veröffentlicht.

Danzig, den 29. Oktober 1934.

Der Senat der Freien Stadt Danzig
Greiser Dr. Wiercinski-Keiser

## Convention internationale

**concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.) du 23 novembre 1933.**

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville Libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie, la Yougoslavie,

avec la participation des Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre,

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer[1]), signée à Berne le 23 octobre 1924 en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

---

1) **Le Portugal,** qui a adhéré à la C. I. M. du 23 octobre 1924, n'était pas représenté à la Conférence de révision de 1933 dont est issue la présente Convention.

---

(Achter Tag nach Ablauf des Ausgabetages: 3. 2. 1935.)

## Titre premier.

## Objet et portée de la Convention.

### Article premier

### Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1. — La présente Convention s'applique à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à larticle 58 de le présente Convention.

§ 2. — Sont toutefois exceptés de l'application de la présente Convention:

1⁰ Les envois dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit:

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ, si les Chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

2⁰ Les envois entre gares de deux Etats limitrophes, si les transports sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces Etats, à la condition toutefois que l'expéditeur, par le choix du formulaire de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces Chemins de fer et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

### Article 2

### Dispositions relatives aux transports combinés

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un Chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux Chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modifications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par la présente Convention.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1 doit prendre les mesures utiles pour que les modifications prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des Chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1 ci-dessus, les Chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

### Article 3

### Objets exclus du transport

Sont exclus du transport aux conditions de la présente Convention, sous réserve des dérogations prévues au § 2 de l'article 4:

1⁰ les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

2⁰ les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, à raison des aménagements ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des Chemins de fer à emprunter;

3⁰ les objets dont le transport serait interdit, par des dispositions légales ou par mesure d'ordre public, ne fût-ce que sur l'un des Etats à emprunter;

4º sauf exceptions indiquées dans l'Annexe I à la présente Convention:

A. Les matières sujettes à explosion, savoir:

a) Explosifs de mines ou de tir;

b) Munitions;

c) Inflammateurs et pièces d'artifice;

d) Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression;

e) Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitant la combustion.

B. Les matières sujettes à l'inflammation spontanée.

C. Les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

## Article 4

### Objets admis au transport sous certaines conditions

§ 1. — Les objets ci-après désignés sont admis au transport avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions indiquées ci-après:

1º les objets désignés dans l'Annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées;

2º les transports funèbres sont admis sous les conditions suivantes:

a) le transport est effectué en grande vitesse, sous la garde d'une personne qui l'accompagne, à moins que le transport en petite vitesse ou la dispense d'escorte ne soient admis sur tous les Chemins de fer participant au transport;

b) les frais de transport sont obligatoirement payés au départ;

c) le transport est soumis aux lois et règlements de police de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats;

3º les véhicules de Chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un Chemin de fer vérifie que le véhicule est en état de circuler et l'atteste par une inscription sur le véhicule ou par un certificat spécial; les locomotives, tenders et automotrices doivent, en outre, être accompagnés d'un agent compétent fourni par l'expéditeur, notamment pour assurer le graissage;

4º les animaux vivants sont admis dans les conditions ci-après:

a) les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc., bien clos; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs directs internationaux ou par des accords intervenus entre Chemins de fer;

b) l'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit;

5º les objets dont le chargement ou le transport présenterait, de l'avis du Chemin de fer expéditeur, des difficultés spéciales à raison des aménagements ou du matérial d'un ou plusieurs des Chemins de fer empruntés, ne sont admis que sous des conditions particulières à déterminer dans chaque cas.

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords spéciaux, soit que certains objets exclus par la présente Convention seront admis au transport international entre ces Etats sous certaines conditions, soit que les objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I même.

Lorsque des accords de ce genre admettent au transport des objets exclus du transport d'après les prescriptions de l'Annexe I, ces accords doivent être communiqués à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer qui porte à l'ordre du jour de la prochaine séance de la Commission d'experts les dispositions de l'accord spécial, ayant trait à cette admission, à moins que ces dipositions n'aient déjà été examinées et repoussées par la Commission.

Les Chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses appropriées insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets exclus du transport, soit adopter des conditions moins rigoureuses pour les objets admis conditionnellement.

### Article 5

**Obligation pour le Chemin de fer de transporter**

§ 1. — Tout Chemin de fer soumis à la présente Convention est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de celle-ci, tout transport de marchandises admis en vertu de cette Convention, pourvu que:

a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;

b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;

c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est tenu d'accepter les objets dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exige l'emploi de moyens spéciaux que si les gares où ces opérations doivent être effectuées disposent de ces moyens.

§ 3. — Le Chemin de fer n'est tenu d'accepter que les envois dont le transport peut être effectué sans délai; les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent les cas où cette gare est tenue de prendre provisoirement en dépôt les envois ne remplissant pas cette condition.

§ 4. — Les envois doivent être expédiés dans l'ordre de leur acceptation au transport sauf le cas prévu au paragraphe suivant.

§ 5. — Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que

a) le service sera suspendu en totalité ou en partie;

b) certaines expéditions seront temporairement exclues ou admises seulement sous certaines conditions;

c) certaines expéditions bénéficieront temporairement de priorités.

Ces mesures doivent être portées à la connaissance du public.

Tout Chemin de fer peut refuser les envois dont le transport serait empêché par des restrictions de ce genre.

§ 6. — Toute infraction aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

# Titre II.

# Du contrat de transport.

## Chapitre premier

**Forme et conditions du contrat de transport**

### Article 6

**Teneur et forme de la lettre de voiture**

§ 1. L'expéditeur doit présenter pour toute expédition internationale soumise à la présente Convention une lettre de voiture conforme au formulaire qui constitue l'Annexe II à la Convention.

Le format du formulaire de la lettre de voiture peut toutefois être réduit par voie de dispositions tarifaires pour certains trafics entre pays limitrophes.

Les formulaires de lettre de voiture doivent être imprimés sur papier à écrire blanc, résistant; ils portent, pour la grande vitesse, deux bandes rouges d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso. Pour le duplicata de la lettre du voiture il peut être fait usage de papier bleu-clair.

§ 2. — Les tarifs internationaux ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle doivent être imprimés les formulaires des lettres de voiture. A défaut de dispositions de tarifs ou d'accords, les formulaires doivent être imprimés dans une des langues officielles de l'Etat expéditeur; ils doivent, en outre, contenir un texte français, ou allemand, ou italien, et ils peuvent contenir toutes traductions en d'autres langues jugées utiles.

La partie à remplir par l'expéditeur doit toujours être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Les traductions nécessaires doivent faire l'objet de dispositions des tarifs internationaux ou d'accords spéciaux entre les Chemins de fer. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, en allemand ou en italien.

Le Chemin de fer peut exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur les annexes jointes à celle-ci soient faites en caractères latins.

§ 3. — Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le Chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit oblitérer, au moyen d'une barre, les cadres qu'il laisse en blanc.

§ 4. — Le choix du formulaire de lettre de voiture blanc ou du formulaire à bandes rouges indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur l'autre partie n'est pas admise, sauf accord spécial entre tous les Chemins de fer intéressés.

§ 5. — Les lettres de voiture surchargées ou grattées ou celles sur lesquelles on a collé des morceaux de papier ne sont pas admises. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

§ 6. — Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles.

Les mentions suivantes sont obligatoires:

a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;

b) la désignation du Chemin de fer expéditeur;

c) la désignation du Chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues;

d) le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne, firme ou raison sociale doit être indiquée comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou du chef de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que «à l'ordre de . . .» ou «au porteur du duplicata de la lettre de voiture», ne sont pas autorisées;

e) la désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du Chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication sont inscrits par le Chemin de fer expéditeur. En outre, il y a lieu d'indiquer: pour les envois par colis de détail, le nombre, la description de l'emballage, les marques, numéros ou, à défaut, la mention que les colis portent l'adresse du destinataire; pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur, la série, le numéro et les marques de propriété du wagon. Les marchandises doivent être désignées: celles qui figurent dans l'Annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette Annexe; les autres marchandises, lorsque l'expéditeur entend revendiquer un tarif déterminé, sous le nom qui leur est donné dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée dans le commerce.

Si l'espace réservé sur la lettre de voiture pour la spécification des marchandises est insuffisant, la désignation des articles doit être faite sur des feuilles de mêmes dimensions que ce document, soigneusement attachées à celui-ci et signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner l'existence de ces feuilles. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portée sur la lettre de voiture même;

f) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme déposées dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

g) la signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom, de son prénom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique et téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettent. Une seule personne, firme ou raison sociale doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

La lettre de voiture doit en outre, le cas échéant, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente Convention, notamment les suivantes:

h) la mention «en gare (bureau restant)» ou la mention «livrable à domicile», à la condition que ce dernier mode de livraison soit applicable dans la gare destinataire (article 16, § 2);

i) la demande des tarifs à appliquer, notamment des tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus au § 10 de l'article 11 et à l'article 34;

k) le montant de la somme représentant l'intérêt à la livraison déclaré corformément à l'article 35;

l) l'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge, conformément aux dispositions de l'article 17;

m) le montant du remboursement grevant la marchandise et des débours qui auraient été acceptés par le Chemin de fer, comme il est dit à l'article 19;

n) l'itinéraire réclamé et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane ou d'octroi, ainsi que les vérifications exigées par les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives;

o) les indications relatives aux formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives conformément à l'article 15.

§ 7. — Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites ou admises par les lois et règlements d'un Etat ou par les tarifs, et ne sont pas contraires à la présente Convention.

Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux qui sont prescrits ou admis par la présente Convention ou par les tarifs. Toutefois, lorsque les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le prescrivent, l'expéditeur doit établir, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à être conservée par le Chemin de fer pour lui servir de preuve du contrat de transport.

§ 8. — Il est interdit de comprendre dans une même lettre de voiture des objets qui ne peuvent être chargés les uns avec les autres sans inconvénients et sans infraction aux prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales, de police ou autres autorités administratives.

§ 9. — Les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur doivent être accompagnées de lettres de voiture distinctes, ne comprenant aucun objet dont la manutention incombe au Chemin de fer.

Des lettres de voiture distinctes doivent être également établies pour les objets désignés à l'article 4, en tant qu'il s'agit d'objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit.

§ 10. — Une même lettre de voiture ne peu comprendre que le chargement d'un seul wagon, sauf pour les objets indivisibles exigeant plus d'un wagon. Toutefois, cette règle n'est pas applicable lorsque les prescriptions particulières au trafic dont il s'agit ou les tarifs à appliquer autorisent pour la totalité du parcours l'expédition de plusieurs wagons avec la même lettre de voiture.

§ 11. — L'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le Chemin de fer, des mentions qui se rapportent à l'envoi, comme par exemple:

«Envoi de N.»;

«Par ordre de N.»;

«A la disposition de N.»;

«Pour être réexpédié à N.»;

«Assuré auprès de N.»;

«Pour la ligne de navigation N. ou pour le navire N.»;

«Provenant de la ligne de navigation N. ou du navire N.»;

«Pour la ligne de service automobile N.»;

«Provenant de la ligne de service automobile N.»;

«Pour la ligne aérienne N.»;

«Provenant de la ligne aérienne N.»;

«Pour l'exportation à destination de N.»;

## Article 7

### Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Surtaxes. Mesures à prendre en cas de surcharge

§ 1. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles; si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

§ 2. — Le Chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les mesures de sécurité prescrites par l'Annexe I ont été observées.

S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans le pays où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au Chemin de fer. Le Chemin de fer ne peut cependant procéder à une vérification du contenu en cours de route qu'à la condition que cette opération soit commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les règlements de douane, d'octroi, d'autorités fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives.

Si le résultat de la vérification diffère des indications de la lettre de voiture, il doit être inscrit dans celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, l'inscription doit également être faite dans le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il se trouve entre les mains du Chemin de fer. Si l'envoi ne répond pas aux énonciations de la lettre de voiture, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés sur place.

§ 3. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le Chemin de fer a le droit ou est tenu de constater ou de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le Chemin de fer est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le résultat des constatations faites au sujet du poids, du nombre des colis, ainsi que de la tare réelle des wagons.

§ 4. — En cas de pesage des charges complètes sur un pont à bascule, le poids est déterminé en déduisant du poids total du wagon chargé la tare inscrite sur le wagon, à moins qu'une tare différente ne résulte d'un pesage spécial du wagon vide.

§ 5. — En cas, soit d'indication ou de déclaration irrégulière, inexacte ou incomplète pouvant avoir pour conséquence de faire accepter des objets exclus du transport en vertu du 4° de l'article 3 ou de faire bénéficier l'envoi d'un prix de transport plus réduit, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans l'Annexe I, soit de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, une surtaxe doit être payée sans préjudice du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et, s'il y a lieu, de toute indemnité pour le dommage éventuel, ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe est déterminée ainsi qu'il suit:

a) En cas soit de déclaration irrégulière, inexacte ou incomplète des marchandises exclues du transport en vertu du 4° de l'article 3, ou des marchandises dénommées à l'Annexe I, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans cette Annexe, la surtaxe est la suivante:

Pour les marchandises exclues du transport en vertu du 4° de l'article 3 . . . 15 francs.

Pour les marchandises dénommées à l'Annexe I:

| | |
|---|---|
| Classe I, groupe Ia . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 15 francs; |
| Classe I, groupes Ib, Ic et Id . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 10 francs; |
| Classe I, groupe Ie, et Classes II et III . . . . . . . . . . . . . | 5 francs; |
| Classes IV, V et VI . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1 franc |

par kilogramme de poids brut du colis entier.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte prévoient des surtaxes moins élevés, ce sont ces dernières qui sont perçues.

b) En cas de dénomination indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous la lettre a) du présent paragraphe, ou en général en cas de déclaration pouvant, d'une manière quelconque, faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport depuis le point de départ jusqu'au point de destination régulièrement applicable avec la dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète et celui qui aurait dû être perçu, si la dénomination avait été régulière, exacte et complète.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que le poids de chacune d'elles peut être déterminé sans difficulté, la surtaxe est calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite.

c) En cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire.

d) En cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à six fois le prix applicable au transport, entre la gare expéditrice et la gare destinataire, du poids en excédent sur la limite de charge. Il y a surcharge quand la charge d'un wagon dépasse la limite de charge définie de la manière suivante:

Lorsqu'un wagon ne porte qu'une seule inscription relative au poids du chargement qu'il peut recevoir, celle-ci est considérée comme indiquant la charge normale; la limite de charge est alors égale à cette charge normale augmentée de cinq pour cent.

Lorsqu'un wagon porte deux inscriptions, celle qui indique le tonnage le plus faible détermine la charge normale; celle qui indique le tonnage le plus élevé détermine la limite de charge.

e) S'il y a, pour un même wagon, indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 6. — Les surtaxes à percevoir conformément au § 5 ci-dessus grèvent la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui les justifient.

Si la valeur de la marchandise ne couvre pas le montant des surtaxes ou si le destinataire refuse la marchandise, le surplus de la créance résultant des surtaxes doit être payé par l'expéditeur.

§ 7. — La surtaxe n'est pas due:

a) en cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le Chemin de fer est obligatoire d'après les règles en vigueur à la gare expéditrice;

b) en cas d'indication inexacte du poids ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le Chemin de fer;

c) en cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, si l'expéditeur prouve qu'il s'est conformé, en chargeant le wagon, aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;

d) en cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge si l'expéditeur prouve que cette augmentation est due à des circonstances atmosphériques;

e) en cas d'indication inexacte du poids (sans qu'il y ait surcharge), lorsque la différence entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids constaté ne dépasse pas deux pour cent du poids déclaré.

§ 8. — Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même s'il n'y a pas lieu de percevoir une surtaxe. L'expéditeur est, s'il y a lieu, invité sans retard par l'intermédiaire de la gare expéditrice à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au § 5 ci-dessus, s'il y a lieu; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du Chemin de fer qui l'effectue.

Si l'expéditeur prescrit de renvoyer ou de réexpédier la surcharge, elle est traitée comme un envoi isolé.

## Article 8

### Conclusion du contrat de transport. Duplicata de la lettre de voiture

§ 1. — Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

§ 2. — L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposition doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si ce dernier le demande.

§ 3. — Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

§ 4. — Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombé à l'expéditeur en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec lui, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne font preuve contre le Chemin de fer que si la vérification de ce poids et du nombre des colis a été faite par le Chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

§ 5. — Le Chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement.

## Article 9

### Tarifs. Interdiction de traités particuliers

§ 1. — Les prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat.

Toutefois, la publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les Chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée.

Les majorations de tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs, n'entrent en vigueur que quinze jour au plus tôt après leur publication.

Les tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment la vitesse à laquelle ils s'appliquent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un Chemin de fer a une tarification ne comportant qu'une seule vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec lettre de voiture blanche qu'avec lettre de voiture à bandes rouges, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions du § 4 de l'article 6 et de l'article 11.

Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme. Leurs conditions sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention, sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

§ 3. — Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées soit pour le service du Chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit au profit d'œuvres de bienfaisance.

§ 4. — Il n'est perçu au profit des Chemins de fer, en sus des prix de transport et des divers frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de douane, d'octroi, de police, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations à l'emballage extérieur ou intérieur des marchandises nécessaires pour en assurer la conservation et autres dépenses analogues. Ces dépenses

doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture à laquelle les pièces justificatives doivent être jointes. Quand le paiement de ces dépenses incombe à l'expéditeur, les pièces justificatives ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais elles sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais, comme il est dit à l'article 17.

Le montant des surtaxes ainsi que le motif de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

### Article 10

**Calcul des taxes. Itinéraires**

Pour le calcul des taxes et la détermination des itinéraires les règles suivantes doivent être observées:

a) Si l'expéditeur a prescrit sur la lettre de voiture l'itinéraire à suivre, les prix de transport sont calculés par cet itinéraire.

La désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives équivaut à une prescription d'itinéraire.

b) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture seulement les tarifs à appliquer, le Chemin de fer applique ces tarifs, en tant que la prescription suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués devront être appliqués. Le Chemin de fer choisit parmi les itinéraires sur lesquels ces tarifs sont valables au jour de la conclusion du contrat de transport l'itinéraire qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur.

c) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture le paiement à l'avance du port jusqu'à une station intermédiaire, dans les conditions prévues au § 2 de l'article 17, le Chemin de fer choisit parmi les itinéraires qui passent par ladite station intermédiaire celui qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur. Les prix de transport sont calculés par l'itinéraire choisi par le Chemin de fer.

d) Si, dans les cas prévus sous les lettres a) et c) ci-dessus, il existe un tarif direct international entre la gare expéditrice et la gare destinataire sur l'itinéraire revendiqué sous la lettre a) ou entre la gare expéditrice et celle qui est indiquée sous la lettre c), ce tarif est appliqué, pourvu qu'au moment de l'expédition, son application ne soit pas subordonnée à des conditions qui ne seraient pas remplies.

e) Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à determiner complètement l'itinéraire ou les tarifs ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le Chemin de fer choisit l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur. Il se conforme toujours aux indications de la lettre de voiture en ce qui concerne les gares visées sous la lettre a), alinéa 2, et, autant que possible, aux autres prescriptions de l'expéditeur.

Toutefois, s'il existe un tarif direct international entre la gare expéditrice et la gare destinataire, ce tarif est appliqué pourvu que l'itinéraire qu'il détermine observe, le cas échéant, les prescriptions de la lettre de voiture concernant les gares visées sous la lettre a), alinéa 2, et que son application ne soit pas subordonnée à d'autres conditions qui ne seraient pas remplis.

f) Dans tous les cas prévus ci-dessus, les délais sont calculés par l'intinéraire revendiqué par l'expéditeur ou choisi par le Chemin de fer.

g) Le Chemin de fer ne peut, hors les cas visés au § 5 de l'article 5 et au § 1 de l'article 23, effectuer le transport par une autre voie que l'itinéraire indiqué par l'expéditeur qu'à la condition:

1° que les prix de transport et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux prix et délais calculées par l'itinéraire que l'expéditeur avait indiqué;

2° que les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que le ravitaillement des animaux vivants, aient toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur.

L'expéditeur est avisé que le transport a lieu par une voie autre que celle qu'il a prescrite.

h) Dans les cas visés aux lettres b), c) et e) le Chemin de fer n'est responsable d'un dommage résultant du choix de l'itinéraire ou des tarifs qu'en cas de dol ou de faute lourde.

i) Si le Chemin de fer, en exécution des dispositions de la lettre d) et du deuxième alinéa de la lettre e), ci-dessus, a appliqué un tarif direct international comportant une taxe plus

élevée que celle que l'on obtient, sur le même parcours, par la soudure d'autres tarifs et si les conditions d'application de ces derniers tarifs sont remplies, le Chemin de fer est tenu de rembourser la différence en plus à la demande de l'ayant droit.

### Article 11

### Délais de livraison

§ 1. — Les délais de livraison ne doivent pas dépasser les maxima suivants:

a) pour la grande vitesse:

1° délai d'expédition . . . . . . . . . . . . . . . . . 1 jour;

2° délai de transport, par fraction indivisible de 300 kilomètres de distance d'application des tarifs . . . . . 1 jour;

b) pour la petite vitesse:

1° délai d'expédition . . . . . . . . . . . . . . . . . 1 jour;

2° délai de transport, par fraction indivisible de 150 kilomètres de distance d'application des tarifs . . . . . 1 jour.

§ 2. — Lorsque l'envoi emprunte plusieurs réseaux reliés par rails, le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire; le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

§ 3. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les Chemins de fer soumis à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

a) pour les transports qui empruntent:
soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,
soit une route ne comportant pas de voie ferrée,
soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,
soit une ligne secondaire,
soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;

b) à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer:
soit un développement anormal du trafic;
soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 4. — Les délais supplémentaires motivés par les circonstances mentionnées sous la lettre a) du § 3 ci-dessus doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous la lettre b) du § 3 doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 5. — Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue au § 1 de l'article 8.

§ 6. — Le délai est observé si, avant son expiration, la marchandise est remise ou son arrivée notifiée soit au destinataire, soit à la personne autorisée à la recevoir en vertu des règlements du Chemin de fer qui doit effectuer la livraison. Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis est constatée.

Pour les envois qui ne sont pas livrés à domicile par le Chemin de fer et qui ne doivent pas faire l'objet d'un avis d'arrivée, le délai de livraison est observé si, avant son expiration, la marchandise est à la disposition du destinataire à la gare destinataire.

§ 7. — Les délais de livraison cessent de courir pendant tout le séjour qu'entraîne l'accomplissement des formlités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport et ne résultant pas d'une faute imputable au Chemin de fer.

Les délais cessent également de courir pendant l'exécution des opérations prévues aux §§ 2 et 3 de l'article 7 et pendant la durée d'un arrêt causé par une modification du contrat de transport ordonnée par l'expéditeur en vertu de l'article 21.

En outre, pour le transport des animaux vivants, les délais de livraison cessent de courir pendant la durée:

a) du séjour de ces animaux dans les gares-abreuvoirs;
b) des arrêts résultant d'une mesure de police;
c) de la visite vétérinaire.

L'effet des interruptions de délais de livraison prévues par le présent article est subordonné à la condition que le Chemin de fer ait indiqué leur motif et leur durée dans la lettre de voiture.

§ 8. — Pour les envois en petite vitesse, les délais de livraison cessent de courir les dimanches et jours fériés légaux.

Pour les envois en grande vitesse, lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal, le délai commence à courir un jour plus tard. De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche ou un jour férié légal, le délai n'expire que le lendemain. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux envois de grande vitesse pour lesquels les gares sont ouvertes, soit dans le pays expéditeur, soit dans le pays destinataire, les dimanches et jours fériés.

§ 9. — Lorsque dans un Etat les lois ou les règlements édictent l'interruption totale ou partielle du transport en grande vitesse des marchandises le dimanche et certains jours fériés légaux, les délais de livraison sont augmentés en conséquence.

§ 10. — Lorsque, d'après les lois et règlements d'un Etat, il peut être créé des tarifs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits et à délais allongés, les Chemins de fer de cet Etat peuvent aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

## Article 12

### Etat de la marchandise. Emballage

§ 1. — Lorsque le Chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

§ 2. — Lorsque la nature de la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, d'ailleurs, être conforme aux prescriptions des tarifs et règlements du Chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux prescriptions du § 2, le Chemin de fer peut, soit refuser l'envoi, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux. Il est tenu, notamment, de réparer le préjudice que le Chemin de fer aurait subi de ce chef. Si la lettre de voiture ne mentionne pas le défaut d'emballage ou son état défectueux, la preuve de ces vices incombe au Chemin de fer.

§ 5. — Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier, de la même gare, des marchandises de même nature nécessitant un emballage, et de les remettre, soit sans emballage, soit sous le même emballage défectueux, il peut se dispenser de satisfaire pour chaque expédition aux prescriptions du § 3, en déposant dans cette gare une déclaration générale conforme au modèle constituant l'Annexe III à la présente Convention. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à la gare expéditrice.

§ 6. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, l'expéditeur est tenu de munir les colis de détail (charges incomplètes) de marques extérieures claires et indélébiles, ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec celles qui sont indiquées sur la lettre de voiture. Il est tenu, en outre, d'apposer sur chaque colis de détail une étiquette indiquant en caractères indélébiles la gare destinataire. Le nom et l'adresse du destinataire doivent être également inscrits, si cela est prescrit par le règlement applicable au Chemin de fer expéditeur, soit à découvert soit sous un repli de l'étiquette qui ne serait ouvert qu'à défaut de la lettre de voiture.

Les anciennes inscriptions ou étiquettes doivent être oblitérées ou enlevées par l'expéditeur.

§ 7. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, ne sont pas transportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la verrerie, la porcelaine, la poterie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les noix, les fruits, les fourrages, les pierres), ainsi que les marchandises qui pourraient salir ou détériorer les autres colis (telles que le charbon, la chaux, la cendre, les terres ordinaires, les terres à couleur), à moins que ces marchandises ne soient emballées ou ficelées de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

### Article 13

**Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives. Fermeture douanière**

§ 1. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir, avant la livraison de la marchandise au destinataire, vis-à-vis des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque des pièces de ce genre ne peuvent être jointes à la lettre de voiture parce qu'elles sont déposées dans une gare, dans un bureau de douane ou de toute autre autorité, la lettre de voiture doit contenir l'indication précise de l'endroit où elles sont déposées.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont exactes et suffisantes.

L'expéditeur est responsable envers le Chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du Chemin de fer.

Le Chemin de fer est responsable, au même titre qu'un commissionnaire, des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des pièces mentionées sur la lettre de voiture et qui accompagnent ce document, ou sont déposées entre ses mains; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

§ 3. — L'expéditeur est tenu de se conformer aux prescriptions douanières au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Le Chemin de fer peut refuser les envois dont la fermeture douanière est endommagée ou défectueuse.

Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément aux prescriptions douanières, le Chemin de fer a le droit d'y pourvoir. Les frais sont à la charge de la marchandise.

## Chapitre II

**Exécution du contrat de transport**

### Article 14

**Remise au transport et chargement des marchandises**

§ 1. — La remise au transport des marchandises est régie par les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2. — Le chargement incombe soit au Chemin de fer, soit à l'expéditeur selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que la présente Convention ne renferme d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le Chemin de fer.

§ 3. — Les marchandises doivent être transportées soit en wagons couverts, soit en wagons découverts, soit en wagons spéciaux aménagés, soit en wagons découverts bâchés, selon les indications des tarifs directs internationaux, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres prescriptions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs directs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice font règle pour tout le parcours.

## Article 15

### Formalités exigées par les douances, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives.

§ 1. — En cours de route, les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives sont remplies par le Chemin de fer. Celui-ci est libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le Chemin de fer assume les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'expéditeur peut, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations prévues à l'alinéa ci-dessus pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles, sans qu'en résulte pour lui le droit de prendre possession de la marchandise ou d'effectuer les opérations.

Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police ou autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit, pour ces opérations, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le Chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Est assimilée à une demande d'accomplissement des formalités douanières par le Chemin de fer, la mention «franco de douane» inscrite par l'expéditeur en lettre de voiture. Dans ce cas, le Chemin de fer peut, à son choix, accomplir cette opération en cours de route ou bien à la gare destinataire.

§ 2. — Sous réserve de l'exception prévue au quatrième alinéa du § 1 du présent article, lorsque la gare destinataire est pourvue d'un bureau de douane, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive à destination sous régime de douane, le destinataire a le droit d'accomplir, à la gare destinataire, les formalités de douane. S'il use de ce droit, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi et retirer la lettre de voiture.

Le Chemin de fer peut procéder comme il est dit au § 1 si, dans un délai prévu par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture.

## Article 16

### Livraison

§ 1. — Le Chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, à la gare destinataire indiquée par l'expéditeur, la lettre de voiture et la marchandise contre quittance et paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

L'acceptation de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au Chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

§ 2. — La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du Chemin de fer de remettre la marchandise au domicile du destinataire, soit dans la localité où est située la gare destinataire, soit dans une autre localité, sont réglées conformément aux lois et règlements applicables au Chemin de fer chargé de la livraison.

§ 3. — Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de demander au Chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu au § 1 de l'article 30, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du Chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose.

## Article 17

### Paiement des frais de transport

§ 1. — Les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires et autres frais survenant en cours de route) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport et non comme frais accessoires, les frais accessoires qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul de la taxe.

§ 2. — L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la rubrique de la lettre de voiture à ce destinée, sous la forme ci-après:

a) s'il prend à sa charge la totalité des prix de transport, ainsi que tous les frais accessoires qui, d'après les règlements et le tarif, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice, il l'indique par le mot: «franco»;

b) s'il prend à sa charge des frais en sus de ceux qui sont compris en a) ci-dessus, il l'indique par les mots: «franco y compris . . .» (désignation exacte des autres frais qu'il veut payer);

c) s'il prend à sa charge les frais de toute nature, il l'indique par les mots: «franco de tous frais»;

d) s'il ne prend à sa charge que les prix de transport, il l'indique par les mots: «franco de port»;

e) s'il prend à sa charge la totalité ou une partie des frais accessoires ou des frais survenant en cours de route, il l'indique par les mots: «franco de tous frais accessoires» ou: «franco de tous frais survenant en cours de route» ou: «franco de . . .» (désignation exacte des frais qu'il veut payer);

f) s'il prend à sa charge tout ou partie des frais afférents au transport jusqu'à un point frontière ou une gare frontière, il l'indique par l'une des mentions prévues ci-dessus, complètée par les mots: «. . . . jusqu'à x».

g) s'il prend à sa charge une somme déterminée, il l'indique par les mots: «franco pour...» (indication de la somme en toutes lettres);

La mention «franco de douane» signifie que l'expéditeur aura à payer toutes les sommes que les services de douane perçoivent du Chemin de fer, ainsi que les frais accessoires et autres à percevoir par le Chemin de fer pour le dédouanement.

Il est permis d'inscrire à la fois dans la lettre de voiture plusieurs mentions concernant l'affranchissement qui se complètent l'une l'autre.

§ 3. — Les frais afférents au transport que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture, sont considérés comme mis à la charge du destinataire.

§ 4. — Le Chemin de fer expéditeur peut cependant exiger de l'expéditeur l'avance des frais afférents au transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son apréciation, sont sujettes à prompte détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment les frais afférents au transport.

§ 5. — Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut pas être fixé exactement au moment de la remise au transport, le Chemin de fer peut exiger, à titre de garantie, le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Ces frais sont portés sur un bulletin d'affranchissement qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard un mois après l'expiration du délai de livraison. Un compte de frais dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre remise du reçu.

§ 6. — Sauf dans le cas prévu au § 5, la gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

## Article 18

### Application irrégulière du tarif

§ 1. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

§ 2. — Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0 fr. 50 par lettre de voiture, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 3. — Le paiement au Chemin de fer des différences en moins incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'une différence en moins que dans la mesure où

elle porte sur les frais qu'il a pris à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement inscrite par lui sur la lettre de voiture; le complément de la différence est à la charge du destinataire.

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article sur une lettre de voiture portent intérêt à six pour cent lorsqu'elles dépassent dix francs.

Ces intérêts courent du jour de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

### Article 19

### Remboursements et débours

§ 1. — L'expéditeur peut grever son envoi d'un remboursement jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement à l'expéditeur qu'autant que le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à la disposition de l'expéditeur dans le délai de six semaines à partir de ce versement; en cas de retard, des interêts à six pour cent sont dus à dater de l'expiration du délai.

§ 3. — Si la marchandise a été livrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le Chemin de fer est tenu de payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

§ 4. — L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs; cette taxe est due lors même que le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21, § 1).

§ 5. — Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur à la gare expéditrice.

### Article 20

### Obligations du Chemin de fer destinataire

Le Chemin de fer destinataire est tenu d'opérer le recouvrement de la totalité des créances résultant du contrat de transport, notamment des frais de transport, des frais divers, de ceux de douane, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des Chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

## Chapitre III

## Modification du contrat de transport

### Article 21

### Droit de modifier le contrat de transport

§ 1. — L'expéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport:

a) en retirant la marchandise à la gare expéditrice;

b) en l'arrêtant en cours de route;

c) en ajournant sa livraison;

d) en la faisant livrer au lieu de destination ou en tout autre point situé en deçà ou au delà, au destinataire indiqué sur la lettre de voiture ou à une autre personne;

e) en ordonnant son retour à la gare expéditrice.

A moins de dispositions contraires des tarifs du Chemin de fer expéditeur, sont acceptées les demandes de modification du contrat de transport tendant:

f) à l'établissement d'un remboursement;

g) à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;

h) à l'affranchissement des frais de transport et autres frais selon les modalités prévues au § 2 de l'article 17, lettres a) à e) inclus et g).

Dans les cas visés aux lettres d) et e), l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition faite à petite vitesse soit réexpédiée à grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services. Il peut également indiquer le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

D'autres modifications que celles qui sont énumérées ci-dessus ne sont admises en aucun cas.

Les modifications au contrat de transport ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les modifications au contrat de transport mentionnées ci-dessus doivent être données au moyen d'une déclaration écrite, rédigée conformément aux dispositions du deuxième alinéa du § 2 de l'article 6, signée par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'Annexe IV à la présente Convention.

Cette déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au Chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur. Le Chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicate sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le etrait d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été primitivement délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'intéressé; il est retiré des mains de ce dernier en cas de retrait du remboursement.

Toute modification au contrat ordonnée par l'expéditeur sous des formes autres que celles qui sont prescrites ci-dessus est nulle et non avenue.

§ 3. — Le Chemin de fer ne donne suite aux modifications de contrat ordonnées par l'expéditeur que lorsqu'elles sont transmises par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'escale est prévenue, à ses frais, par un télégramme, ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmés par une déclaration écrite. Dans ce cas, à moins que le tarif direct international ou d'autres accords entre les Chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, la gare distinataire ou la gare d'escale doit s'abstenir soit de remettre la lettre de voiture, soit de livrer la marchandise au destinataire, soit enfin de procéder à la réexpédition de l'envoi jusqu'à ce qu'elle ait reçu la déclaration écrite.

§ 4. — Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture, lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant du contrat de transport conformément au § 3 de l'article 16. A partir de ce moment, le Chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire, sous peine d'être responsable envers lui des conséquences de leur inexécution dans les conditions déterminées au titre III.

### Article 22

#### Exécution des modifications apportées au contrat de transport

§ 1. — Le Chemin de fer ne peut ni se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention au premier alinéa du § 1 de l'article 21, ni apporter des retards ou des changements dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après:

a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent au Chemin de fer qui doit les exécuter;

b) l'exécution est de nature à troubler le service régulier de l'exploitation;

c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur dans les Etats à emprunter, notamment au point de vue des prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives;

d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais du transport dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

Dans les cas visés ci-dessus, l'expéditeur est avisé le plus tôt possible des empêchements qui s'opposent à l'exécution de ses ordres.

Si le Chemin de fer n'est pas à même de prévoir à l'avance ces empêchements, l'expéditeur supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution donné à ses ordres.

§ 2. — Si l'expéditeur a prescrit de livrer la marchandise à une gare intermédiaire, le port est perçu jusqu'à cette gare d'après les tarifs applicables entre la gare expéditrice et la susdite gare intermédiaire.

Si toutefois la marchandise a déjà dépassé la gare intermédiaire, le port est calculé:

1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice;

2° depuis la gare où le transport a été arrêté jusqu'à la gare intermédiaire, d'après les tarifs applicables pour ce parcours.

Si l'expéditeur a prescrit le renvoi à la gare expéditrice, le port est calculé:

1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice;

2° depuis la gare de réexpédition jusqu'à la gare expéditrice, d'après les tarifs applicables pour ce parcours;

Si l'expéditeur a prescrit la réexpédition à une autre gare, le port est calculé:

1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice;

2° depuis la gare de réexpédition jusqu'à la nouvelle gare destinataire d'après le tarifs applicables entre ces deux dernières gares.

§ 3. — Le Chemin de fer a droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés au § 1 de l'article 21, à moins que ces frais n'aient eu pour cause une faute commise par lui.

## Article 23

### Empêchements au transport

§ 1. — Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu, il appartient au Chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Le Chemin de fer est fondé à réclamer le prix du transport par cette autre voie et dispose des délais correspondants, même s'ils sont plus élevés que par l'itinéraire primitif, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

§ 2. — S'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si, pour d'autres motifs, la continuation du transport n'est pas possible, le Chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur; toutefois, cette demande n'est pas obligatoire pour le Chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues au § 5 de l'article 5.

§ 3. — L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.

Si d'après l'apréciation du Chemin de fer ces instructions ne peuvent pas être exécutées, le Chemin de fer demande de nouvelles instructions à l'expéditeur.

§ 4. — L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat, à charge par lui de payer au Chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le parcours déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux qui sont prévus par les tarifs, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

§ 5. — Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donne, dans les cas prévus au présent article, ne peuvent modifier ni la désignation du destinataire, ni le lieu de destination.

§ 6. — Il n'est pas donné suite aux instructions de l'expéditeur qui ne seraient pas adressées par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 7. — Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, il sera procédé conformement aux règlements relatifs aux empêchements à la livraison en vigueur sur le Chemin de fer sur lequel la marchandise a été retenue.

§ 8. — Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre ces instructions et l'expéditeur en est prévenu dans le plus bref délai possible.

§ 9. — Les dispositions de l'article 22 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

Article 24

**Empêchements à la livraison**

§ 1. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné par télégraphe. L'expéditeur doit, en outre, être avisé directement, soit par écrit, soit par télégraphe, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture. Les frais de ces avis sont à la charge de la marchandise.

Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit d'en disposer, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture.

Si, après l'avoir refusée, le destinataire se présente pour prendre livraison de la marchandise, celle-ci lui est livrée, à moins que la gare destinataire n'ait reçu entre temps des instructions contraires de l'expéditeur. Avis de cette livraison doit être donné immédiatement à l'expéditeur par une lettre recommandée dont les frais restent à la charge de la marchandise.

L'expéditeur peut aussi demander, dans la lettre de voiture, que la marchandise lui soit retournée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 2. — Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 du présent article et sous réserve des dispositions de l'article 43, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements en vigueur pour le Chemin de fer chargé de la livraison.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'expéditeur; toutefois, si la lettre de voiture a été retirée, le produit net de la vente doit être mis à la disposition du destinataire. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur, ou si la lettre de voiture a été retirée, le destinataire est tenu de payer la différence.

§ 3. — Les dispositions de l'article 22 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

Chapitre IV

**Garantie des droits du Chemin de fer**

Article 25

**Droit de gage du Chemin de fer**

§ 1. — Le Chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste, pour la totalité des créances indiquées à l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve en la possession du Chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

§ 2. — Les effets du droit de gage sont réglés d'après les lois et règlements de l'Etat où s'effectue la livraison.

## Titre III.

**Responsabilité des Chemins de fer Actions.**

Chapitre premier

**Responsabilité**

Article 26

**Responsabilité collective des Chemins de fer**

§ 1. — Le Chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et accepte les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions du § 3 de l'article 42 concernant le Chemin de fer destinataire.

§ 3. — La responsabilité du Chemin de fer, fondée sur la présente Convention, cesse à la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture, même si l'expéditeur a désigné un autre lieu de destination. Le transport au delà est régi par les lois et règlements intérieurs.

## Article 27

### Etendue de la responsabilité

§ 1. — Le Chemin de fer est responsable dans les conditions déterminés au présent chapitre du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du Chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.) ou un cas de force majeure.

§ 3. — Il est également déchargé de la responsabilité pour le retard à la livraison, s'il prouve que le retard a eu pour cause des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

§ 4. — Lorsqu'une marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la présente Convention est réexpédiée sans rupture de charge aux conditions de la même Convention et qu'elle est restée sous la surveillance du Chemin de fer, il y a présomption, si une perte partielle ou une avarie est constatée, qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport.

## Article 28

### Restrictions à la responsabilité en cas de dommages pouvant résulter de certaines causes.

§ 1. — Le Chemin de fer n'est pas responsable des dommages qui résultent d'une ou plusieurs des causes ci-après:

a) danger inhérent au transport en wagons découverts, pour les marchandises qui auront été transportées de cette manière en vertu, soit des prescriptions de tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture;

b) danger résultant soit de l'absence d'emballage, soit des défectuosités de l'emballage, pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées;

c) danger inhérent aux opérations de chargement ou de déchargement ou résultant d'un chargement défectueux, pour les marchandises chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, en vertu soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, soit des conventions passées avec le destinataire;

d) danger particulier, soit de perte totale ou partielle, soit d'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessication, déperdition, auquel certaines marchandises sont exposées par des causes inhérentes à leur nature;

e) danger résultant du fait soit que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète, soit que des objets admis seulement sous certaines conditions ont été expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou sans que l'expéditeur ait pris les mesures de précaution prescrites;

f) danger particulier que le transport entraîne pour les animaux vivants;

g) danger que l'escorte des animaux vivants ou des marchandises a pour but d'écarter, lorsqu'aux termes soit de la présente Convention, soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, le transport de ces animaux ou de ces marchandises doit être effectué sous escorte.

§ 2. — Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu résulter d'une ou de plusieurs de ces causes, il y a présomption qu'il en résulte, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à la lettre a) du § 1 s'il y a manquant anormal ou perte de colis.

### Article 29

**Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle de la marchandise**

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du Chemin de fer, elle est calculée:

d'après le cours à la bourse,

à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,

à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle

des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 100 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 34.

Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts.

Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours au jour et au lieu du paiement.

### Article 30

**Présomption de la perte de la marchandise. Cas où elle est retrouvée**

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais tels qu'ils sont calculés à l'article 11.

§ 2. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut stipuler dans la quittance qu'il demande à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité.

Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des stations du parcours, contre paiement du seul prix du transport de la marchandise depuis la gare d'expédition jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, du prix de transport qui aurait été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du delai de livraison prévue à l'article 33 et, s'il y a lieu, au § 3 de l'article 35.

§ 4. — A défaut soit de la stipulation dans la quittance prévue au § 2 ci-dessus, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au § 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le Chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

### Article 31

**Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de poids**

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui, à raison de leur nature particulière, subissent généralement un déchet de poids par le seul fait du transport, le Chemin de fer ne répond que de la partie du manquant qui dépasse la tolérance déterminée comme suit, quel que soit le parcours effectué:

a) deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes:

| | |
|---|---|
| Bois de réglisse, | Feuilles de tabac fraîches, |
| Bois de teinture râpés ou moulus, | Fourrures, |
| Cornes et onglons, | Fruits frais, |
| Crins, | Fruits séchés ou cuits, |
| Cuirs, | Graisses, |
| Déchets de peaux, | Houblon, |
| Ecorces, | Laine, |

| | |
|---|---|
| Légumes frais, | Savons et huiles concrètes, |
| Mastic frais, | Sel, |
| Os entiers ou moulus, | Soies de porc, |
| Peaux, | Tabac hâché, |
| Poissons séchés, | Tendons d'animaux; |
| Racines, | |

b) un pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

§ 2. — La restriction de responsabilité prévue au § 1 du présent article ne peut être invoquée s'il est prouvé, d'après les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. — Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance est calculée pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

§ 4. — En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5. — Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles de l'article 28.

### Article 32

**Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise**

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit, sauf l'exception prévue à l'article 34, payer le montant de la dépréciation subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35 et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

### Article 33

**Montant de l'indemnité pour retard à la livraison**

§ 1. — En cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le Chemin de fer est tenu de payer un dixième du prix du transport pour chaque fraction du retard correspondant au dixième du délai de livraison, toute fraction du retard inférieure à un dixième du délai de livraison étant comptée pour un dixième. La moitié du prix du transport constitue l'indemnité maximum.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix de transport.

§ 3. — Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 du présent article ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 32.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles qui sont prévues aux articles 29 et 32 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle que serait due en cas de perte totale de la marchandise.

### Article 34

**Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs**

Lorsque le Chemin de fer offre au public des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix total calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter par un maximum l'indemnité due à l'ayant droit, en cas d'avarie, de perte ou de retard.

Lorsque le maximum ainsi fixé résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, il ne peut être invoqué que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Article 35

**Déclaration d'intérêt à la livraison**

§ 1. — Toute expédition peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur la lettre de voiture comme il est dit à la lettre k) du § 6 de l'article 6.

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'Etat de départ, en francs or ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. — Il est perçu une taxe supplémentaire d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et fixer un minimum de perception.

§ 3. — S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, en cas de retard:

a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage est résulté de ce retard:

le double des sommes fixées par le § 1 de l'article 33 jusqu'à concurrence de l'intérêt déclaré;

b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard:

une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 33, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres a) et b).

§ 4. — En cas de perte totale ou partielle, ou d'avarie de la marchandise, ayant fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé:

a) les indemnités prévues aux articles 29 et 32 ou, s'il y a lieu, à l'article 34 et, en outre,

b) le remboursement du dommage supplémentaire prouvé, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

§ 5. — S'il existe simultanément avarie ou perte partielle de la marchandise et dépassement du délai de livraison, les indemnités dues en vertu des §§ 3 et 4b) ne sont payées que jusqu'à concurrence du montant déclaré comme intérêt à la livraison.

Article 36

**Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au Chemin de fer**

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard subis par la marchandise a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 29, 32, 33, 34 et 35 suivant le cas.

Article 37

**Intérêts de l'indemnité**

L'ayant droit peut demander des intérêts, à raison de six pour cent de l'indemnité allouée sur une lettre de voiture, lorsque cette indemnité dépasse dix francs.

Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40, ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 38

**Restitution des indemnités**

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le Chemin de fer a droit, en outre, au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment, sans préjudice des sanctions pénales.

Article 39

**Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents**

Le Chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'excécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois si, à la demande de l'intéressé, les agents du Chemin de fer établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au Chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

## Chapitre II

## Réclamations administratives. Actions, procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport

### Article 40

### Réclamations administratives

§ 1. — Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit au Chemin de fer désigné à l'article 42.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le Chemin de fer en vertu de l'article 41.

§ 3. — Quand la réclamation est formée par l'expéditeur, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. Quand elle est formée par le destinataire, il doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 4. La lettre de voiture, le duplicata et les autres documents que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le Chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le Chemin de fer pourra exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

### Article 41

### Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le Chemin de fer

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 2. — L'action relative aux remboursements prévus à l'article 19 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. — Les autres actions contre le Chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent:

à l'expéditeur, tant qu'il a le droit de modifier le contrat de transport, comme il est dit à l'article 21;

au destinataire, à partir du moment où il a soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu du § 3 de l'article 16.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit représenter le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut actionner le Chemin de fer que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

### Article 42

### Chemins de fer contre lesquels l'action peut être exercée. Compétence

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le Chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le Chemin de fer au profit duquel la somme a été perçu en trop.

§ 2. — L'action relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le Chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Les autres actions qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le Chemin de fer expéditeur, le Chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Dans le cas où le Chemin de fer destinataire n'a pas reçu la marchandise, il peut néanmoins être actionné.

Le demandeur a le choix entre lesdits Chemins de fer; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

§ 4. — L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le Chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un Chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 5. — L'action eut être formée contre un Chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des Chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

### Article 43

**Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par une marchandise**

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant l'état et au besoin le poids de la marchandise et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit sur sa demande.

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

### Article 44

**Extinction de l'action contre le Chemin de fer née du contrat de transport**

§ 1. — L'acceptation de la marchandise éteint toute action contre le Chemin de fer provenant du contrat de transport.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

1° si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer;

2° en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des Chemins de fer désignés par le § 3 de l'article 42, dans un délai ne dépassant pas trente jours, non compris celui de l'acceptation;

3° en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 43;

b) si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 43 n'a été omise que par la faute de Chemin de fer;

c) si la marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la présente Convention est réexpédiée conformément au § 4 de l'article 27 et que la perte partielle ou l'avarie a été constatée lors de la livraison au dernier destinataire;

4° en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation, à la condition:

a) que la vérification de la marchandise à la gare destinataire n'ait pas été offerte par le Chemin de fer à l'ayant droit;

b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise;

c) que l'ayant droit fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison;

5° lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées ou le remboursement prévu à l'article 19.

§ 3. — L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après la réception de la lettre de voiture et le paiement des frais de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater un dommage allégué.

Les réserves qu'il ferait tout en recevant la marchandise ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le Chemin de fer.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans la lettre de voiture manque lors de la livraison, l'ayant droit peut constater, dans la quittance prévue au § 1 de l'article 16, que ces colis, dûment désignés, ne lui ont pas été livrés.

### Article 45

**Prescription de l'action née du contrat de transport**

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an, lorsque la somme due n'a pas été déjà fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit:

a) de l'action de l'expéditeur en versement d'un remboursement perçu par le Chemin de fer sur le destinataire;

b) de l'action de l'expéditeur en versement du reliquat d'une vente effectuée par le Chemin de fer;

c) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

d) d'une action fondée sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale: du trentième jour après l'expiration du délai de livraison;

c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les demandes en rectification de taxes, en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul: du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour de l'acceptation de la marchandise au transport;

pour les demandes concernant des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour du règlement du compte avec l'expéditeur;

pour les demandes du Chemin de fer en remboursement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le Chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit: du jour de la restitution de cette somme;

d) pour les demandes relatives aux remboursements prévus à l'article 19: du quarante-deuxième jour après l'expiration du délai de livraison;

e) pour les actions en paiement d'un reliquat de vente: du jour de la vente;

f) pour les demandes en paiement d'un supplément de droit réclame par la douane: du jour de la réclamation de la douane.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative écrite adressée au Chemin de fer conformément à l'article 40, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

### Article 46

**Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite**

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

## Chapitre III

**Règlement des comptes. Recours des Chemins de fer entre eux**

### Article 47

**Règlement des comptes entre Chemins de fer**

§ 1. — Tout Chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais de transport ou d'autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux Chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

§ 2. — La remise de la marchandise par un Chemin de fer au Chemin de fer subséquent donne au premier le droit de débiter immédiatement le second du montant des frais et créances dont était grevée la marchandise au moment de sa remise, d'après la lettre de voiture, sous réserve du compte définitif à établir conformément au § 1 du présent article.

§ 3. — Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le Chemin de fer expéditeur est responsable des frais de transport et des autres frais qu'il n'aurait pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture.

§ 4. — Si le Chemin de fer destinataire délivre la marchandise sans recouvrer à la livraison les frais et créances dont elle était grevée, il est responsable du paiement de ces frais et créances, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

Article 48

**Recours en cas d'indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie**

§ 1. — Le Chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les Chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) le Chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs Chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les Chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité du l'un des Chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres Chemins de fer qui ont pris part au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49

**Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison**

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour causes des irrégularités constatées sur plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre des Chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

§ 2. — Les délais de livraison déterminés par l'article 11 de la présente Convention sont partagés entre les différents Chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante:

1° Entre deux Chemins de fer voisins:

a) le délai d'expédition est partagé également;

b) le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux Chemins de fer,

2° Entre trois Chemins de fer ou plus:

a) il est attribué d'abord, sur le délai d'expédition, au premier, d'une part, et au dernier, d'autre part, douze heures pour la petite vitesse et six heures pour la grande vitesse;

b) le reste du délai d'expédition et un tiers du delai de transport sont partagés par parts égales entre tous les Chemins de fer participants;

c) les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun de ces Chemins de fer.

§ 3. — Les délais supplémentaires auxquels un Chemin de fer a droit sont attribués à ce Chemin de fer.

§ 4. — L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier Chemin de fer et celui auquel le délai commence à courir reste exclusivement à la disposition de ce Chemin de fer.

§ 5. — Le partage dont il est question ci-dessus n'est pris en considération que dans le cas où le délai de livraison total n'a pas été observé.

### Article 50

#### Procédure de recours

§ 1. — Le Chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 ci-dessus n'est jamais recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans la procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le Chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les Chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les Chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

### Article 51

#### Compétence pour les recours

§ 1. — Le juge du domicile du Chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs Chemins de fer, le Chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents en vertu du paragraphe précédent, celui devant lequel il porte sa demande.

### Article 52

#### Conventions particulières au sujet des recours

Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemins de fer, soit d'avance pour les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit pour un cas spécial.

## Titre IV.

## Dispositions diverses.

### Article 53

#### Application du droit national

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

### Article 54

#### Règles générales de procédure

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

### Article 55

#### Exécution des jugements. Saisies et cautions

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un Chemin de fer sur un Chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être

saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le Chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant d'un Chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le Chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

### Article 56

**Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères**

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au francs or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des frais de transport, des remboursements, des frais accessoires et autres frais exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un Chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

### le 57

**Office central des transports internationaux par Chemins de fer**

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par Chemins de fer chargé:

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des Chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et Chemins de fer;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer;

d) de faciliter, entre les divers Chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des Chemins de fer entre eux;

e) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe V à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

### Article 58

**Liste des lignes soumises à la Convention**

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un Chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant son inscription aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats ocntractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque Chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

### Article 59

**Admission de nouveaux Etats**

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats participants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats participants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse.

### Article 60

**Révision de la Convention**

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence.

Une Conférence sera convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Il est institué, en vue de tenir à jour l'Annexe I, une Commission d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un règlement qui forme l'Annexe VI de la présente Convention. Les décisions de cette Commission sont communiquées immédiatement aux Gouvernements des Etats participants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans le délai de deux mois, calculé dès le jour de la notification, deux Gouvernements au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du troisième mois après le mois dans lequel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la communication des décisions.

### Article 61

**Dispositions spéciales pour certains transports. Dispositions complémentaires**

§ 1. — Pour le transport des wagons de particuliers, les dispositions de l'Annexe VII doivent être appliquées.

§ 2. — Pour le transport des colis express, les Chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'Annexe VIII.

§ 3. — Pour les transports énumérés ci-après, deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les Chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention; notamment l'emploi d'un document de transport différent du formulaire constituant l'Annexe II à la présente Convention peut être prévu.

Les transports visés sont les suivants:

1° transports avec document de transport négociable;
2° transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture;
3° transports de journaux;
4° transports de marchandises destinées aux foires ou expositions;
5° transports de cadres vides ou chargés;
6° transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées par chemins de fer.

§ 4. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains Chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les Chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

### Article 62

**Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention**

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat participant peut se dégager dans les conditions ci-après:

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les nouveaux Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

### Article 63

**Ratifications**

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse pourra se mettre en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

### Article 64

**Textes de la Convention. Traductions officielles**

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande et un texte en langue italienne qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

## Titre V.

**Dispositions transitoires**

### Article 65

Etant donné que la valeur respective des monnaies en usage dans les différents Etats est sujette à des brusques variations et que, d'autre part, pour des raisons d'ordre économique ou financier, certains Etats peuvent être amenés à prendre des mesures de nature à soulever des difficultés pour l'application des dispositions du chapitre III du Titre III de la Convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique tels que des autorisations générales ou particulières donnés aux administrations de Chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention, en décidant, pour certains trafics:

1° a) que les expéditions au départ de cet Etat ne seront admises qu'en port payé jusqu'à ses frontières;

b) que les expéditions ne seront, à l'entrée de cet Etat, grevées d'aucun frais ou que les expéditions à destination de cet Etat ne pourront être affranchies au départ que jusqu'à ses frontières;

c) que le port des expéditions en transit par cet Etat sera payé, selon les accords des intéressés, soit dans le pays de départ, soit dans le pays d'arrivée;

2° que les transports qui empruntent les lignes de cet Etat ne pourront être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis;

3° qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne l'affranchissement et le remboursement.

Les mesures prises en conformité du présent article seront communiquées à l'Office central de Berne. Elles entreront en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date à laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats. Les envois en cours de route ne seront pas affectés par lesdites mesures.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Etats susindiqués et les Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933 en double original dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires étrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être déposé aux archives dudit Gouvernement. Une copie certifiée conforme de la présente Convention sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les Etats représentés à la Conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

(Suivent les signatures.)

Annexe I
(Article 4)

## Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

Voir édition spéciale (texte actuel, en vigueur depuis le 1er juillet 1933).

Le titre de la classe VI est modifié comme il suit:

«**Matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.**»

Annexe II
(Article 6)

Dédouanement en gare de ...

Expédié à destination de ...
via ...

Timbre de contrôle

# TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

## LETTRE DE VOITURE[1]

### PETITE VITESSE

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge ...

No de la feuille de route ...

**Wagons**

| Série* | Numéros* | Marque de propriété* | Capacité de chargement, surface de plancher | Tare des wagons de particuliers |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

* A remplir par l'expéditeur seulement quand il effectue le chargement.

M ...

Rue et numéro ...

A (ville et pays) ...

Tarifs et itinéraires réclamés ...

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et description des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements.

**Gare destinataire** ...

Mention éventuelle: „en gare", ou „livrable à domicile" ...

**Chemin de fer expéditeur** ...

**Chemin de fer destinataire** ...

Chargé par (chemin de fer ou expéditeur): ...

**Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit oblitérer, au moyen d'une barre, les cadres qu'il laisse en blanc.**

| Adresse ou Marques et numéros | Nombre | Nature de l'emballage | Désignation de la marchandise | Poids brut réel kg |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

**Intérêt à la livraison** (en toutes lettres)

**Débours, Remboursement**

Détail . . . ...

**Débours** (en toutes lettres)

**Remboursement**

Nom, prénom et adresse de l'expéditeur: ..., le ... 19...

Signature

| Timbre de la gare expéditrice | | Timbre de pesage | Timbre de la gare destinataire |
|---|---|---|---|
| | | | |

(Hauteur du papier 297 mm)

(Longueur du papier 420 mm)

1) Sont applicables au transport la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer ainsi que les règlements et tarifs des chemins de fer intéressés.

| Poids arrondi pour le calcul des frais de transport | Tarif Classe du tarif | Unité de taxe | A payer par l'expéditeur | Détail des frais<br>Cours et date de conversion | A percevoir du destinataire |
|---|---|---|---|---|---|
| kg | | | | | |
| | | | | Taxe supplémentaire pour l'intérêt à la livraison . . . . . . . . . | |
| | | | | Débours | |
| | | | | Remboursement | |
| | | | | Taxe pour remboursement . . . . . . | |
| | | | | Frais de transport jusqu'à . . . . . . | |
| | | | | à reporter | |



| Poids arrondi pour le calcul des frais de transport | Tarif Classe du tarif | Unité de taxe | Détail des frais<br>Cours et date de conversion | A percevoir du destinataire |
|---|---|---|---|---|
| kg | | | | |
| | | | Report | |

| Timbres des gares de transit |
|---|
| 1 |
| 2 |
| 3 |
| 4 |
| 5 |
| 6 |
| 7 |

Annexe II
(Article 6)

# TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

## DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE [1]

PETITE VITESSE

Timbre de contrôle

Dédouanement en gare de

Expédié à destination de ..........

via ..........

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge

No de la feuille de route

**Wagons**

| Série* | Numéros* | Marque de propriété* | Capacité de chargement surface de plancher | Tare des wagons de particuliers |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

* A remplir par l'expéditeur seulement quand il effectue le chargement.

M ..........

Rue et numéro ..........

A (ville et pays) ..........

**Gare destinataire** ..........

Mention éventuelle: „en gare", ou „livrable à domicile" ..........

**Chemin de fer expéditeur** ..........

**Chemin de fer destinataire** ..........

Chargé par (chemin de fer ou expéditeur): ..........

Tarifs et itinéraires réclamés

**Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et description des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements.**

| Adresse ou Marques et numéros | Nombre | Nature de l'emballage | Désignation de la marchandise | Poids brut réel kg |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

**Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit oblitérer, au moyen d'une barre, les cadres qu'il laisse en blanc.**

**Intérêt à la livraison** (en toutes lettres)

**Débours, Remboursement**

Détail . . .

**Débours** (en toutes lettres)

**Remboursement**

**Nom, prénom et adresse de l'expéditeur:** .........., le .......... 19..

Signature

| Timbre de la gare expéditrice | | Timbre de pesage | Timbre de la gare destinataire |
|---|---|---|---|
| | | | |

[1] Sont applicables au transport la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer ainsi que les règlements et tarifs des chemins de fer intéressés.

(Longueur du papier 420 mm)

| Poids arrondi pour le calcul des frais de transport | Tarif Classe du tarif | Unité de taxe | A payer par l'expéditeur | Détail des frais<br>Cours et date de conversion | A percevoir du destinataire |
|---|---|---|---|---|---|
| kg | | | | Taxe supplémentaire pour l'intérêt à la livraison . . . . . . . . . . | |
| | | | | Débours | |
| | | | | Remboursement | |
| | | | | Taxe pour remboursement . . . . . . | |
| | | | | Frais de transport jusqu'à . . . . . . | |
| | | | | à reporter | |



| Poids arrondi pour le calcul des frais de transport | Tarif Classe du tarif | Unité de taxe | Détail des frais<br>Cours et date de conversion | A percevoir du destinataire |
|---|---|---|---|---|
| kg | | | Report | |

| Timbres des gares de transit |
|---|
| 1 |
| 2 |
| 3 |
| 4 |
| 5 |
| 6 |
| 7 |

**Annexe III**
(Article 12)

# ABSENCE OU DÉFECTUOSITÉ D'EMBALLAGE

## DÉCLARATION GÉNÉRALE

*La gare de* .................................................... *du chemin de fer de* ....................................................

*accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises ci-après désignées que je lui remettrai pour être expédiées, savoir:*

..........................................................................................................................................

..........................................................................................................................................

..........................................................................................................................................

*Je reconnais que ces marchandises, lorsqu'elles sont accompagnées d'une lettre de voiture faisant mention de la présente déclaration, sont remises au transport*

*sans emballage*)*

*sous l'emballage défectueux dont la description suit*):*

..........................................................................................................................................

..........................................................................................................................................

..........................................................................................................................................

*A* .................................................., *le* .................................................. *19*..........

(Signature)

*) *Rayer celle des deux dispositions qui ne convient pas.*

Annexe IV
(Article 21)

# Modifications au contrat de transport

*La gare de* .................................... *du Chemin de fer de* ....................................
*est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après designée:*

| Marques et numéros | Nombre | Nature de l'emballage | Désignation de la marchandise | Poids en kilogrammes |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

*remise au transport avec la lettre de voiture* $\frac{\text{à grande}}{\text{à petite}}$**) vitesse du* .................................... *19*......
*à l'adresse de M.* .................................................... *à* ....................................................
*les modifications suivantes*):*

*1⁰ la retourner à la station de départ à M.* ....................................................................... ,
*2⁰ l'arrêter en cours de route en attendant des dispositions ultèrieures;*
*3⁰ surseoir à la livraison en attendant des dispositions ultérieures,*
*4⁰ la livrer à M.* .................................................... *à* ....................................................
*gare du Chemin de fer de* ....................................................;
*5⁰ ne la livrer que contre paiement d'un reboursement de* ........................................ ,
(en toutes lettres)
*6⁰ la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement de* ........................................ ;
(en toutes lettres)
*7⁰ la livrer sans recouvrer le montant de remboursement,*
*8⁰ la livrer franco* :.................................................... .

*A* ............................, *le*.................................... *19*........
(Signature)

---

**) Rayer les dispositions qui ne conviennent pas.*

---

*A la gare de* ..................................................*du Chemin de fer de*....................................................

*Les ordres ci-dessus de l'expéditeur sont transmis pour y donner suite dans les conditions prèvues au premier paragraphe de l'article 22 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer. Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture qui a été présenté par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur relativement au remboursement a été* $\frac{\text{rectifié}}{\text{retiré}}$. *La présente déclaration se réfère à notre télégramme du*.................................................... *n⁰*........ .

*A* ....................................., *le*.................................... *19*........

***Le Chef de gare.***

Annexe V
(Article 57)

# Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer.

## Article premier

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par Chemins de fer siège à Berne. Son organisation, dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de Chemins de fer ou des parcours desservis par les autres entreprises admises à participer aux transports effectués dans les conditions fixées par la Convention internationale. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 1 fr. 40 au maximum par kilomètre. Le montant du crédit annuel afférant au kilomètre de voie ferrée sera fixé, pour chaque exercice, par le Conseil fédéral suisse, l'Office central entendu, et en tenant compte des circonstances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé sera versé au fonds de retraite et de pension, dont les intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues; en cas d'insuccès, l'Office central l'avisera, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué jusqu'à la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procédera à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouvrés devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres Etats dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un Etat dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont ledit Etat sera resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin

du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 2

§ 1. — L'Office central publie un Bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de Chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le Bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat et à chacune des Administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 3

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayées peuvent être adressés par l'Administration créancière à l'Office central, pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de règler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice sera tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

# Règlement relatif à la Commission d'experts.

### Article premier

L'Allemagne, la France et l'Italie sont représentées en permanence dans la Commission d'experts. Tous les autres Etats contractants peuvent, s'ils le jugent nécessaire, se faire représenter aux séances de la Commission.

### Article 2

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs vœux et leurs propositions motivées concernant l'Annexe I à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants. Chaque fois que la nécessité s'en fera sentir, l'Office central invitera la Commission à siéger. Tous les Etats contractants seront avisés des séances de la Commission deux mois à l'avonce. L'avis doit indiquer exactement les objets de l'ordre du jour.

### Article 3

La Commission est valablement constituée lorsque trois Etats contractants sont représentés.

### Article 4

La Commission désigne pour chaque session son président et son vice-président.

### Article 5

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix des Etats représentés. En cas d'égalité, le président de la séance a voix prépondérante.

### Article 6

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

### Article 7

L'Office central assume le service du Secrétariat et des correspondances de la Commission.

### Article 8

Le Directeur, ou, à son défaut, le Vice-Directeur de l'Office central assiste aux séances de la Commission avec voix consultative.

Annexe VII
(Article 61, § 1)

# Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers.
**(R. I. P.)**

## Article premier
### Définition des wagons de particuliers

§ 1. — Les wagons de particuliers admis au service international sont des wagons des types spéciaux désignés au paragraphe suivant, immatriculés au nom d'un particulier (personne ou société) par un Chemin de fer et munis de la marque distinctive **P.** Pour l'application du présent règlement est considéré comme propriétaire du wagon le particulier qui en obtenu l'immatriculation et dont le nom ou la firme doit être inscrit sur le wagon.

§ 2. — Ces wagons sont:

a) les wagons-réservoirs (wagons à citernes, à réservoirs, à foudres, à bassins, à jarres, à bidons);

b) les wagons-usines, producteurs de froid ou de chaleur, que leur capacité soit entièrement occupée ou non par la machinerie;

c) les autres wagons, aménagés spécialement pour le transport de marchandises déterminées.

Des accords particuliers entre Chemins de fer peuvent intervenir pour l'admission, sur des parcours déterminés, d'autres wagons que ceux indiqués ci-dessus.

§ 3. — Le Chemin de fer immatriculateur est seul compétent pour décider si, d'après les dispositions précédentes, le wagon sera admis en service international.

## Article 2
### Droit de disposition

§ 1. — Le droit de disposer d'un wagon de particulier appartient, en principe, au propriétaire.

§ 2. — L'expéditeur d'un wagon de particulier vide ou chargé qui n'en est pas le propriétaire, doit remettre à la gare expéditrice, en même temps que la lettre de voiture, une déclaration écrite du propriétaire de ce wagon spécifiant son accord au sujet du transport à effectuer. Le Chemin de fer peut ne pas exiger cette déclaration écrite si la gare expéditrice du wagon vide ou chargé appartient à l'administration qui a immatriculé le wagon et si le propriétaire y consent. Ce consentement doit être donné par écrit au Chemin de fer immatriculateur; il peut viser une partie ou la totalité des wagons immatriculés au nom du propriétaire intéressé.

La déclaration du propriétaire n'est pas nécessaire lorsque le destinataire d'un wagon expédié vide par le propriétaire en vue de prendre charge le remet au transport, avec un chargement, à la gare où le wagon est parvenu vide.

L'expéditeur d'un wagon vide ne peut, sans l'accord du propriétaire, apporter aucune modification au contrat de transport.

§ 3. — Si un wagon de particulier vide ou chargé est remis au transport par un expéditeur qui n'est pas en même temps le propriétaire du wagon, le droit de disposer du propriétaire est suspendu pendant la durée du transport, sauf dans le cas prévu au § 5 de l'article 3.

§ 4. — A moins d'ordre contraire du propriétaire, le destinataire d'une marchandise arrivée dans un wagon de particulier est autorisé à renvoyer le wagon vide ou chargé à sa gare d'attache à l'adresse du propriétaire.

§ 5. — A moins d'ordre contraire du propriétaire et si le destinataire n'use pas du droit prévu au § 4, le Chemin de fer est autorisé à renvoyer le wagon d'office, après déchargement, à sa gare d'attache, aux frais du propriétaire, avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier.

Cette disposition est aussi applicable aux wagons arrivés vides pour prendre charge et que le destinataire n'a pas remis chargés au transport dans un délai de huit jours après leur arrivée, si le propriétaire n'a pas fait parvenir de dispositions contraires avant l'expiration de ce délai.

Les prescriptions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux wagons se trouvant sur des embranchements particuliers.

## Article 3

### Conditions de transport des wagons de particuliers

§ 1. — Les wagons de particuliers vides sont remis au transport avec la lettre de voiture internationale.

§ 2. — Dans la lettre de voiture, l'expéditeur doit inscrire, outre les mentions prévues par la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, les indications suivantes:

a) s'il s'agit d'un wagon vide, dans la colonne «Désignation de la marchandise», la mention «vide allant prendre charge» ou bien «vide en retour»;

b) s'il s'agit d'un wagon vide ou chargé, dans la colonne «Marque et numéros», le Chemin de fer immatriculateur, le numéro et la gare d'attache du wagon.

§ 3. — Le wagon de particulier ne doit pas être employé au transport d'autres marchandises que celles auxquelles il est destiné.

§ 4. — Si le wagon de particulier est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur ou au destinataire d'en assurer le service.

§ 5. — Si un wagon de particulier expédié vide pour aller prendre charge vient à subir en cours de route une avarie qui, de l'avis du Chemin de fer, le met hors d'état de circuler autrement qu'à vide, la gare où l'avarie est constatée arrête le wagon et provoque, sans retard et directement, par télégramme privé dont les frais sont à la charge du propriétaire, les instructions de ce dernier. Si le propriétaire n'est pas en même temps l'expéditeur du wagon, la gare où l'avarie a été constatée en donne avis également à l'expéditeur par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

A défaut d'instructions du propriétaire dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le Chemin de fer est autorisé à renvoyer le wagon d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du propriétaire. Les motifs du renvoi sont inscrits sur la lettre de voiture.

Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, ainsi que ceux résultant, soit de l'exécution des instructions du propriétaire, soit du renvoi d'office du wagon à sa gare d'attache, grèvent l'envoi.

Les droits du propriétaire restent réservés, compte tenu des dispositions de l'article 5 ci-après, quand l'arrêt du wagon a été occasionné par une faute du Chemin de fer.

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également:

a) aux wagons expédiés vides, soit allant prendre charge, soit en retour et qui subissent en cours de route une avarie les empêchant de circuler. Les wagons expédiés vides en retour et qui subissent en cours de route une avarie qui n'empêche pas leur circulation à vide, doivent être acheminés sur leur destination;

b) aux wagons expédiés chargés et qui par suite d'avarie ne peuvent circuler ou continuer à assurer le transport. Dans ce cas, le Chemin de fer, à moins qu'il ne juge préférable de transborder le chargement, demande les instructions de l'expéditeur en ce qui concerne le sort à réserver à la marchandise. Si la marchandise est sujette à prompte détérioration, le Chemin de fer est en droit de la vendre au mieux, sans aucune formalité en avisant télégraphiquement l'expéditeur, aux frais de celui-ci. Lorsque le transbordement a lieu d'office ou à la demande de l'expéditeur ou lorsque la marchandise a été vendue, le Chemin de fer réclame les instructions du propriétaire du wagon en ce qui concerne celui-ci.

Les instructions du propriétaire ne sont pas demandées lorsque le Chemin de fer effectue à ses propres frais, par une opération de peu d'importance, les réparations nécessaires pour mettre le wagon en état de circuler ou le rendre utilisable.

### Article 4

**Exclusion des remboursements, des débours et de la déclaration d'intérêt à la livraison**

§ 1. — Les envois de wagons de particuliers vides ne peuvent être grevés de remboursement ni de débours. Toutefois, le Chemin de fer a le droit de grever l'envoi du wagon des ports antérieurs et en général de tous les frais qu'il aurait engagés.

§ 2. — La déclaration d'intérêt à la livraison n'est pas admise pour le transport de wagons de particuliers vides.

### Article 5

**Responsabilité**

§ 1. — Le Chemin de fer n'est responsable du dépassement des délais de livraison d'un wagon vide qu'envers le propriétaire du wagon.

Les délais de livraison cessent de courir pendant tout le séjour qu'entraîne l'avarie de ce wagon, empêchant de continuer le transport.

§ 2. — En cas de dépassement des délais de livraison pour les marchandises chargées dans les wagons de particuliers, il n'est pas assumé de responsabilité quant à la livraison tardive du wagon.

§ 3. — Le Chemin de fer n'est responsable de la perte ou des avaries survenues aux wagons de particuliers ou de la perte de pièces de ces wagons qu'envers le propriétaire du wagon.

§ 4. — Le Chemin de fer n'est responsable de la perte ou de la démolition du wagon que conformément aux stipulations figurant dans les contrats d'immatriculation ou dans les dispositions réglementaires ou tarifaires.

§ 5. — En cas d'avarie d'un wagon de particulier ou de perte de pièces de ce wagon, le procès-verbal prévu par le § premier de l'article 43 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer est dressé par le Chemin de fer. Si le propriétaire établit que le dommage résulte de la faute du Chemin de fer et sous réserve des dispositions ci-après, il sera, sur sa demande, remboursé par le Chemin de fer immatriculateur des frais de réparation du wagon qu'il a engagés, à l'exclusion de toute autre indemnité.

§ 6. — En cas de perte ou de détérioration d'accessoires amovibles, le Chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon ou, s'il s'agit d'un wagon couvert, à l'intérieur de celui-ci. Le Chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agrès d'outillage amovibles.

§ 7. — Le Chemin de fer n'est responsable des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon qui soit à sa charge d'après les dispositions qui précèdent.

Il n'est pas non plus responsable des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) lorsque le récipient même ne présente pas de trace d'avarie extérieure imputable au Chemin de fer.

§ 8. — Le Chemin de fer n'est pas responsable des dommages causés au wagon par incendie ou explosion.

§ 9. — Le propriétaire est responsable de tout dommage causé au Chemin de fer ou à des tiers, soit par les appareils spéciaux (appareils de chauffage, réfrigérants, etc.) et leur service, soit par l'admission d'un convoyeur, soit par les matières nécessaires au fonctionnement des appareils et se trouvant dans le wagon, soit par l'insuffisance de l'étanchéité des fermetures, soit par tout autre fait trouvant sa cause dans l'utilisation ou la circulation du wagon. Le propriétaire n'est pas responsable si les dommages sont dus à une faute du Chemin de fer.

Le Chemin de fer a la faculté d'exiger du propriétaire une caution en garantie du paiement des indemnités que ce propriétaire serait tenu de payer au Chemin de fer en vertu des dispositions précédentes.

Pour les créances du chef de ces dommages, le Chemin de fer a les droits d'un créancier gagiste sur le wagon de particulier.

§ 10. — Pour le chômage du wagon pendant les opérations périodiques d'entretien ainsi que pendant la réparation des avaries, le propriétaire ne peut faire valoir aucun droit à une indemnité.

§ 11. — Les réclamations et actions fondées sur les paragraphes ci-dessus ne peuvent être introduites que par le propriétaire du wagon; les réclamations et actions fondées sur les §§ 4 à 10 ne peuvent être introduites que contre le Chemin de fer qui a immatriculé ce wagon.

### Article 6

### Dispositions générales

En tant que les prescriptions qui précèdent ne s'y opposent pas, les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) sont applicables au transport des wagons de particuliers vides et chargés.

Annexe VIII
(Article 61, § 2)

## Règlement international concernant le transport des colis express.

§ 1. — Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. — Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer. Les objets énumérés dans l'Annexe I à ladite Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions du § 2 de l'article 4 de ladite Convention, sont admis au transport comme colis express dans les conditions prévues par ladite Annexe ou par lesdits accords, pour autant qu'ils peuvent être acceptés au transport en grande vitesse. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. — Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue au § 1 de l'article 6 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes:

a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;

c) le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises;

d) la désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le Chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. — Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent en tout cas être plus réduits que les plus courts prévus dans la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer.

§ 6. — Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la Convention précitée, autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois par être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32 et 36 à 46 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) sont applicables au transport des colis express.

(Amtliche Uebersetzung)

# Internationales Uebereinkommen

## über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ü. G.).

## Vom 23. November 1933.

**Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, die Freie Stadt Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Lettland, Liechtenstein, Luxemburg, Norwegen, die Niederlande, Polen, Rumänien, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei, die Türkei und Jugoslavien**

haben in Gegenwart und unter Beteiligung der Delegierten der Regierungskommission des Saarbeckengebiets

in der Erkenntnis der Notwendigkeit, das am 23. Oktober 1924 in Bern unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr gemäß Art. 60 dieses Übereinkommens zu revidieren [1]), beschlossen, zu diesem Zweck ein neues Übereinkommen abzuschließen, und sind über folgende Artikel übereingekommen:

### Titel I.

### Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens

### Artikel 1

### Eisenbahnen und Sendungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet

§ 1. — Dieses Übereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschließlich Strecken umfaßt, die in der nach Artikel 58 dieses Übereinkommens aufgestellten Liste verzeichnet sind.

§ 2. — Von der Anwendung dieses Übereinkommens sind jedoch ausgenommen:

1. Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsstationen im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren:

a) wenn die Durchgangsstrecken von einer Eisenbahn des Versandstaats betrieben werden;

b) auch dann, wenn die Durchgangsstrecken nicht von einer Eisenbahn des Versandstaats betrieben werden, die beteiligten Eisenbahnen aber besondere Abkommen geschlossen haben, nach denen diese Sendungen nicht als internationale angesehen werden.

2. Sendungen zwischen Stationen zweier Nachbarstaaten, wenn die Beförderung auf der ganzen Strecke von Eisenbahnen des einen dieser Staaten bewirkt wird, jedoch nur unter der Bedingung, daß der Absender durch die Wahl des Frachtbriefmusters die Anwendung der inneren Vorschriften dieser Eisenbahnen beansprucht und keiner dieser Staaten widerspricht.

### Artikel 2

### Bestimmungen über gemischte Beförderungen

§ 1. — Außer Eisenbahnstrecken können in die in Artikel 1 vorgesehene Liste auch regelmäßig betriebene Kraftfahr- oder Schiffahrtslinien aufgenommen werden, die im Anschluß an eine Eisenbahn internationale Beförderungen unter der Verantwortung eines Vertragsstaats oder einer in die Liste aufgenommenen Eisenbahn ausführen.

§ 2. — Die Unternehmen, die solche Linien betreiben, haben alle Rechte und Pflichten, die den Eisenbahnen durch dieses Übereinkommen übertragen sind, vorbehaltlich der sich aus der Verschiedenheit der Beförderung notwendigerweise ergebenden Abweichungen. Die durch dieses Übereinkommen festgesetzten Haftungsbestimmungen dürfen jedoch nicht geändert werden.

§ 3. — Jeder Staat, der eine der in § 1 bezeichneten Linien in die Liste aufnehmen lassen will, muß dafür Sorge tragen, daß die in § 2 vorgesehenen Abweichungen in gleicher Weise wie die Tarife veröffentlicht werden.

[1]) **Portugal**, das dem I.Ü.G vom 23 Oktober 1924 beigetreten war, war auf der Revisionskonferenz des Jahres 1933, aus der das gegenwärtige Übereinkommen hervorging, nicht vertreten.

§ 4. — Werden für internationale Beförderungen außer Eisenbahnen auch andere als die in § 1 genannten Beförderungsdienste in Anspruch genommen, so können die Eisenbahnen, um den Besonderheiten jeder Beförderungsart Rechnung zu tragen, mit den beteiligten Unternehmen tarifarische Bestimmungen vereinbaren, die solche Beförderungen einer von diesem Übereinkommen abweichenden rechtlichen Regelung unterstellen. Sie können in diesem Falle eine andere als die in diesem Übereinkommen vorgesehene Beförderungsurkunde vorschreiben.

## Artikel 3

### Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

Von der Beförderung nach diesem Übereinkommen sind vorbehaltlich der in Artikel 4 § 2 vorgesehenen Ausnahmen ausgeschlossen:

1. Gegenstände, die auch nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten dem Postzwang unterworfen sind;

2. Gegenstände, die sich wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nach den Anlagen oder Betriebsmitteln auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen;

3. Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der beteiligten Staaten durch gesetzliche Bestimmungen oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist;

4. vorbehaltlich der in Anlage I zu diesem Übereinkommen angegebenen Ausnahmen:

A. explosionsgefährliche Gegenstände, nämlich:
a) Spreng- und Schießmittel;
b) Munition;
c) Zündwaren und Feuerwerkskörper;
d) verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase;
e) Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln.

B. selbstentzündliche Stoffe.

C. ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe.

## Artikel 4

### Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände

§ 1. — Die nachstehenden Gegenstände werden zur Beförderung mit internationalem Frachtbrief unter folgenden Bedingungen zugelassen:

1. die in Anlage I zu diesem Übereinkommen bezeichneten Gegenstände unter den dort angegebenen Bedingungen.

2. Leichensendungen unter folgenden Bedingungen:

a) sie müssen als Eilgut unter der Obhut eines Begleiters befördert werden, wenn nicht die Aufgabe als Frachtgut oder ohne Begleitung auf allen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen gestattet ist;

b) die Beförderungsgebühren sind bei der Aufgabe zu bezahlen;

c) die Beförderung unterliegt den in jedem Staate geltenden Gesetzen und Polizeivorschriften, soweit sie nicht durch besondere Abkommen zwischen mehreren Staaten geregelt ist.

3. Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen, unter der Bedingung, daß eine Eisenbahn die Lauffähigkeit des Fahrzeugs feststellt und dies durch eine Aufschrift auf dem Fahrzeug oder durch ein besonderes Zeugnis bescheinigt; Lokomotiven, Tender und Triebwagen müssen außerdem von einem vom Absender gestellten sachverständigen Angestellten begleitet werden, der sie insbesondere zu schmieren hat.

4. Lebende Tiere unter folgenden Bedingungen:

a) den Sendungen lebender Tiere muß ein vom Absender gestellter Begleiter beigegeben werden, sofern es sich nicht um kleine Tiere handelt, die in gut verschlossenen Käfigen, Kisten, Körben usw. zur Beförderung aufgegeben werden. Die Begleitung ist indessen nicht erforderlich, soweit in den direkten internationalen Tarifen oder in den Vereinbarungen der Eisenbahnen Ausnahmen vorgesehen sind;

b) der Absender hat die viehseuchenpolizeilichen Vorschriften des Versand- und Empfangstaats sowie der Durchfuhrstaaten zu beachten.

5. Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach dem Ermessen der Versandbahn mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel einer oder mehrerer der beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht, nur unter besonderen, von Fall zu Fall festzusetzenden Bedingungen.

§ 2. — Zwei oder mehrere Vertragsstaaten können durch Sonderabkommen vereinbaren, daß bestimmte durch dieses Übereinkommen ausgeschlossene Gegenstände unter gewissen Bedingungen oder daß die in Anlage I genannten Gegenstände unter leichteren Bedingungen, als sie in der Anlage selbst enthalten sind, zur internationalen Beförderung zwischen diesen Staaten zugelassen werden.

Wenn durch solche Sonderabkommen Gegenstände zur Beförderung zugelassen werden, die nach den Bestimmungen der Anlage I von der Beförderung ausgeschlossen sind, so müssen diese Abkommen dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mitgeteilt werden. Dieses setzt die Vorschriften des Sonderabkommens, soweit sie die Zulassung betreffen, auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des fachmännischen Ausschusses, falls sie nicht schon durch den Ausschuß geprüft und von ihm verworfen worden waren.

Ebenso können die Eisenbahnen durch entsprechende Tarifbestimmungen entweder bestimmte von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände zulassen oder für bedingungsweise zugelassene Gegenstände leichtere Bedingungen zugestehen.

### Artikel 5

### Beförderungspflicht der Eisenbahn

§ 1. — Jede diesem Übereinkommen unterstehende Eisenbahn ist verpflichtet, alle nach diesem Übereinkommen zugelassenen Güter nach dessen Bestimmungen zu befördern, sofern:

a) der Absender den Vorschriften dieses Übereinkommens nachkommt;

b) die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist;

c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

§ 2. — Die Eisenbahn ist zur Annahme von Gütern, deren Auf-, Um- oder Abladen die Verwendung besonderer Vorrichtungen erforderlich macht, nur verpflichtet, wenn die in Betracht kommenden Stationen derartige Vorrichtungen besitzen.

§ 3. — Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Güter anzunehmen, die alsbald befördert werden können; die für die Versandstation geltenden Vorschriften bestimmen, in welchen Fällen diese Station verpflichtet ist, Güter, die dieser Bedingung nicht entsprechen, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

§ 4. — Die Güter sind in der Reihenfolge ihrer Annahme zu befördern, soweit im nachstehenden Paragraphen nichts anderes bestimmt ist.

§ 5. — Wenn das öffentliche Wohl oder zwingende Gründe des Betriebs es erfordern, kann die zuständige Behörde anordnen, daß

a) der Betrieb ganz oder teilweise eingestellt wird;

b) gewisse Sendungen vorübergehend ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden;

c) gewisse Sendungen vorübergehend vorzugsweise befördert werden.

Diese Anordnungen sind zu veröffentlichen.

Jede Eisenbahn kann Güter, deren Beförderung durch eine solche Einschränkung verhindert würde, zurückweisen.

§ 6. — Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

## Titel II.

## Frachtvertrag

### Kapitel I

### Form und Bedingungen des Frachtvertrags

### Artikel 6

### Inhalt und Form des Frachtbriefs

§ 1. — Der Absender muß jeder unter dieses Übereinkommen fallenden internationalen Sendung einen Frachtbrief nach dem Muster der Anlage II dieses Übereinkommens beigeben.

Die Tarife können für bestimmte Verkehre zwischen Nachbarstaaten ein kleineres Frachtbriefmuster vorsehen.

Für die Frachtbriefe ist festes weißes Schreibpapier zu verwenden; der Frachtbrief für Eilgut muß auf der Vorder- und Rückseite am oberen und unteren Rande je einen mindestens einen Zentimeter breiten roten Streifen tragen. Für Frachtbriefdoppel kann auch hellblaues Papier verwendet werden.

§ 2. — Die internationalen Tarife oder die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Frachtbriefe gedruckt werden müssen. Wenn die Tarife oder Vereinbarungen nichts bestimmen, sind die Frachtbriefe in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaats zu drucken; sie müssen daneben einen französischen oder deutschen oder italienischen Wortlaut enthalten; Übersetzungen in andere Sprachen können beigefügt werden, wenn es für zweckmäßig erachtet wird.

Der vom Absender auszufüllende Teil muß immer in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaats abgefaßt sein. Welche Übersetzungen beizufügen sind, wird in den internationalen Tarifen oder besonderen Vereinbarungen der Eisenbahnen bestimmt. In deren Ermangelung muß der Absender eine französische oder deutsche oder italienische Übersetzung beifügen.

Die Eisenbahn kann verlangen, daß der Absender für seine Angaben und Erklärungen im Frachtbrief und in dessen etwaigen Beilagen lateinische Schriftzeichen verwendet.

§ 3. — Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefs sind von der Eisenbahn, die übrigen vom Absender auszufüllen. Der Absender hat in den Feldern, die er nicht ausfüllt, einen Strich zu machen.

§ 4. — Die Wahl des weißen oder rotgeränderten Frachtbriefs zeigt an, ob das Gut als Fracht- oder Eilgut befördert werden soll. Vorbehaltlich besonderer Vereinbarung zwischen allen beteiligten Eisenbahnen ist es nicht zulässig, die Beförderung auf einer Teilstrecke in Eilfracht und auf einer anderen Teilstrecke in gewöhnlicher Fracht vorzuschreiben.

§ 5. — Frachtbriefe mit überschriebenen oder radierten Eintragungen sowie überklebte Frachtbriefe werden nicht zugelassen. Durchstreichungen sind nur zulässig, wenn der Absender sie mit seiner Unterschrift anerkennt und, wenn es sich um die Zahl oder das Gewicht der Stücke handelt, die berichtigten Mengen in Buchstaben einträgt.

§ 6. — Die Angaben im Frachtbrief müssen unauslöschbar geschrieben oder gedruckt sein.

Der Frachtbrief muß folgende Angaben enthalten:

a) Ort und Tag der Ausstellung;

b) die Bezeichnung der Versandbahn;

c) die Bezeichnung der Empfangsbahn und der Bestimmungsstation mit allen näheren Angaben, die notwendig sind, um jede Verwechslung zwischen verschiedenen Stationen desselben Ortes oder gleich oder ähnlich benannter Orte auszuschließen;

d) Namen und Anschrift des Empfängers. Als Empfänger darf nur eine Einzelperson, eine Firma oder eine juristische Person angegeben werden. Die Bestimmungsstation oder deren Vorsteher als Empfänger anzugeben, ist nur statthaft, wenn der anzuwendende Tarif es ausdrücklich zuläßt. Anschriften, die den Namen des Empfängers nicht bezeichnen, wie „an Order von . . .“ oder „an den Inhaber des Frachtbriefdoppels“, sind unzulässig;

e) die Bezeichnung des Gutes, die Angabe des Gewichts oder statt dessen eine den Vorschriften der Versandbahn entsprechende ähnliche Angabe. Wenn die Gesetze oder Vorschriften des Versandstaats dem Absender gestatten, seine Güter ohne Angabe des Gewichts oder eine ähnliche Angabe aufzugeben, so wird das Gewicht oder diese Angabe von der Versandbahn eingetragen. Ferner sind anzugeben: bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummern der Frachtstücke oder statt dessen die Angabe, daß die Stücke die Anschrift des Empfängers tragen, bei Gütern, deren Verladung dem Absender obliegt, die Gattung, die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens. Die Güter müssen wie folgt bezeichnet werden: die in Anlage I aufgeführten Güter mit der dort gebrauchten Bezeichnung, die übrigen Güter, wenn der Absender die Anwendung eines bestimmten Tarifs verlangt, mit der in diesem Tarif gebrauchten Benennung, sonst mit der ihrer Beschaffenheit entsprechenden handelsüblichen Bezeichnung.

Wenn der im Frachtbrief für die Bezeichnung der Güter vorgesehene Platz nicht ausreicht, sind besondere, dem Frachtbrief sorgfältig anzuheftende und vom Absender zu unterzeichnende Blätter von gleicher Größe wie der Frachtbrief zu verwenden. Im Frachtbrief ist auf diese Blätter zu verweisen. Wird das Gesamtgewicht der Sendung angegeben, so ist es im Frachtbrief selbst einzutragen;

f) das genaue Verzeichnis der durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Begleitpapiere, die dem Frachtbrief beigefügt oder nach Angabe im Frachtbrief bei einer näher angegebenen Station, bei einem Zollamt oder bei einer anderen amtlichen Stelle hinterlegt sind;

g) die Unterschrift des Absenders sowie die Angabe seines Vornamens, seines Namens und seiner Anschrift, nach seinem Ermessen ergänzt durch seine Draht- oder Fernsprechanschrift. Die Unterschrift des Absenders kann gedruckt oder gestempelt werden, wenn die für die Versandstation geltenden Gesetze und Vorschriften es gestatten. Als Absender darf nur eine Einzelperson, eine Firma oder eine juristische Person angegeben werden.

Der Frachtbrief muß außerdem zutreffendenfalls alle übrigen in diesem Übereinkommen vorgesehenen Angaben enthalten, so insbesondere:

h) die Angabe „bahnlagernd" oder „Hauszufuhr", wenn die Hauszuführung auf der Bestimmungsstation eingeführt ist (Artikel 16 § 2);

i) das Verlangen, bestimmte Tarife, insbesondere Spezial- oder Ausnahmetarife nach Artikel 11 § 10 und Artikel 34 anzuwenden;

k) den Betrag eines nach Artikel 35 angegebenen Interesses an der Lieferung;

l) die Angabe der Kosten, die der Absender nach Artikel 17 übernimmt;

m) die Höhe der auf dem Gute haftenden Nachnahme und der von der Eisenbahn geleisteten Barvorschüsse (Artikel 19);

n) die Angabe des verlangten Beförderungswegs und die Bezeichnung der Stationen, auf denen die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden stattfinden soll;

o) die Angaben über die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden nach Artikel 15.

§ 7. — Andere Erklärungen dürfen in den Frachtbrief nur aufgenommen werden, wenn sie durch die Gesetze oder Vorschriften eines Staates oder durch die Tarife vorgeschrieben oder zugelassen sind und diesem Übereinkommen nicht widersprechen.

Es ist unzulässig, statt des Frachtbriefs andere Urkunden zu verwenden oder ihm andere als die durch dieses Übereinkommen oder die Tarife vorgeschriebenen oder zugelassenen Schriftstücke beizufügen. Der Absender hat indessen, wenn es die für die Versandstation geltenden Gesetze oder Vorschriften bestimmen, außer dem Frachtbrief eine Urkunde auszustellen, die dazu bestimmt ist, in den Händen der Eisenbahn zu bleiben und ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

§ 8. — Es ist unzulässig, in den gleichen Frachtbrief solche Güter aufzunehmen, deren Zusammenladung zu Unzuträglichkeiten führen oder Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden verletzen würde.

§ 9. — Gütern, die vom Absender zu verladen sind, müssen besondere Frachtbriefe beigegeben werden, die keine von der Eisenbahn auf- oder abzuladenden Güter enthalten.

Für die in Artikel 4 bezeichneten Gegenstände müssen gleichfalls besondere Frachtbriefe ausgestellt werden, soweit es sich um Gegenstände handelt, die miteinander oder mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden dürfen.

§ 10. — Ein und derselbe Frachtbrief darf nur eine einzige Wagenladung umfassen, es sei denn, daß es sich um unteilbare Gegenstände handelt, die mehr als einen Wagen beanspruchen. Diese Bestimmung gilt jedoch nicht, wenn die besonderen Vorschriften für den betreffenden Verkehr oder die anzuwendenden Tarife die Aufgabe mehrerer Wagen mit einem Frachtbrief für die ganze Beförderungsstrecke zulassen.

§ 11. — Der Absender darf im unteren Teil der Rückseite des Frachtbriefs, jedoch nur zur Nachricht für den Empfänger und ohne jede Verbindlichkeit und Verantwortung für die Eisenbahn, Vermerke anzubringen, welche die Sendung betreffen, z. B.:

„Von Sendung des N...."
„Im Auftrag des N...."
„Zur Verfügung des N...."
„Zur Weiterbeförderung an N...."
„Versichert bei N...."
„Für Schiffahrtslinie N...." oder „Für Schiff N...."
„Von der Schiffahrtslinie N...." oder „Aus Schiff N...."
„Für Kraftfahrlinie N...."
„Von Kraftfahrlinie N...."
„Für Flugstrecke N...."
„Von Flugstrecke N...."
„Zur Ausfuhr nach N....".

## Artikel 7

### Haftung für die Eintragung im Frachtbrief. Frachtzuschläge. Maßnahmen bei Überlastung.

§ 1. — Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle eingetragen sind. Reicht der Raum dort nicht aus, so hat der Absender an dieser Stelle einen Hinweis darauf anzubringen, wo sich die Fortsetzung der Eintragung befindet.

§ 2. — Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, nachzuprüfen, ob die Sendung mit den Eintragungen im Frachtbrief übereinstimmt und ob die Sicherheitsvorschriften der Anlage I eingehalten sind.

Handelt es sich um die Nachprüfung des Inhalts einer Sendung, so ist der Absender oder der Empfänger einzuladen, ihr beizuwohnen, je nachdem die Nachprüfung auf der Versand- oder der Bestimmungsstation stattfindet. Erscheint der Beteiligte nicht oder findet die Nachprüfung auf einer Unterwegstation statt, so sind zwei bahnfremde Zeugen beizuziehen, sofern die Gesetze oder Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, nichts anderes bestimmen. Auf einer Unterwegstation darf die Eisenbahn den Inhalt jedoch nur dann nachprüfen, wenn die Erfordernisse des Betriebes oder Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden es verlangen.

Weicht das Ergebnis der Nachprüfung von den Eintragungen im Frachtbrief ab, so ist es auf diesem zu vermerken. Geschieht die Nachprüfung auf der Versandstation, so ist der Vermerk auch auf das Frachtbriefdoppel zu setzen, wenn es sich in den Händen der Eisenbahn befindet. Wenn die Sendung den Eintragungen im Frachtbrief nicht entspricht, so haften die durch die Nachprüfung verursachten Kosten auf dem Gute, falls sie nicht sofort beglichen werden.

§ 3. — Die Gesetze und Vorschriften eines jeden Staates sind maßgebend für die Bedingungen, unter denen die Eisenbahn das Recht oder die Pflicht hat, das Gewicht des Gutes oder die Stückzahl zu ermitteln oder nachzuprüfen sowie das wirkliche Eigengewicht des Wagens festzustellen.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Frachtbrief das Ergebnis der Feststellungen über das Gewicht, die Stückzahl und das wirkliche Eigengewicht des Wagens anzugeben.

§ 4. — Wenn Wagenladungen auf einer Gleiswaage gewogen werden, so wird das Gewicht dadurch ermittelt, daß vom Gesamtgewicht des beladenen Wagens das am Wagen angeschriebene Eigengewicht abgezogen wird, es sei denn, daß eine besondere Verwiegung des leeren Wagens ein anderes Eigengewicht ergibt.

§ 5. — Bei unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Angaben oder Erklärungen, die zur Folge haben können, daß Gegenstände angenommen werden, die nach Artikel 3 Ziffer 4 von der Beförderung ausgeschlossen sind, oder daß für das Gut eine zu niedrige Fracht berechnet wird, ist ein Frachtzuschlag zu zahlen; das gleiche gilt bei Nichtbeachtung der in Anlage I vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften oder bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens. Vorbehalten bleiben die Nachzahlung des Frachtunterschieds, die Vergütung eines etwaigen Schadens sowie die strafrechtlichen Folgen.

Der Frachtzuschlag wird wie folgt berechnet:

a) Bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der von der Beförderung nach Artikel 3 Ziffer 4 ausgeschlossenen oder der in Anlage I angeführten Gegenstände oder bei Nichtbeachtung der in dieser Anlage gegebenen Sicherheitsvorschriften wird folgender Frachtzuschlag erhoben:

für die nach Artikel 3 Ziffer 4 von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände 15 Franken
für die in Anlage I bezeichneten Gegenstände

| | | |
|---|---|---|
| der Klasse I a | 15 | " |
| der Klassen I b, I c und I d | 10 | " |
| der Klassen I e, II und III | 5 | " |
| der Klassen IV, V und VI | 1 | " |

für das Kilogramm Rohgewicht des ganzen Frachtstücks.

Wenn die Vorschriften für den inneren Verkehr der Eisenbahn, wo die Zuwiderhandlung entdeckt wurde, niedrigere Zuschläge vorsehen, so werden diese letzteren erhoben.

b) Bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung einer Sendung, die andere als die unter a) vorgesehenen Güter enthält, ferner bei jeder Bezeichnung, die irgendwie zur Anwendung eines niedrigeren als des für die Sendung wirklich anwendbaren Tarifs führen kann, beträgt der Zu-

schlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht, die für das unrichtig, ungenau oder unvollständig bezeichnete Gut von der Versandstation bis zur Bestimmungsstation zu erheben wäre, und der Fracht, die hätte erhoben werden müssen, wenn die Bezeichnung richtig, genau und vollständig gewesen wäre.

Besteht eine Sendung aus Gütern, für die verschiedene Frachtsätze gelten, und kann das Gewicht der einzelnen Güter leicht festgestellt werden, so wird der Frachtzuschlag nach dem für jedes der Güter geltenden Frachtsatz berechnet, wenn diese Berechnung einen niedrigeren Frachtzuschlag ergibt.

c) Bei zu niedriger Angabe des Gewichts beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht für das angegebene und derjenigen für das ermittelte Gewicht von der Versand- bis zur Bestimmungsstation.

d) Bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht für das die Tragfähigkeit übersteigende Gewicht von der Versand- bis zur Bestimmungsstation. Eine Überlastung liegt vor, wenn die nach folgenden Grundsätzen ermittelte Tragfähigkeit eines Wagens überschritten ist:

wenn ein Wagen nur eine die zulässige Belastung kennzeichnende Aufschrift trägt, gilt diese als Ladegewicht; die Tragfähigkeit entspricht dann diesem Ladegewicht zuzüglich fünf vom Hundert;

wenn ein Wagen zwei Aufschriften trägt, bezeichnet die niedrigere Zahl das Ladegewicht, die höhere Zahl die Tragfähigkeit.

e) Wenn für denselben Wagen zu niedrige Gewichtsangabe und Überlastung vorliegen, werden die Frachtzuschläge für beide Zuwiderhandlungen nebeneinander erhoben.

§ 6. — Die nach § 5 zu erhebenden Frachtzuschläge haften auf dem Gute, gleichgültig, an welchem Orte die Tatsachen, die ihre Erhebung nach sich ziehen, festgestellt worden sind.

Wenn der Wert des Gutes den Betrag der Frachtzuschläge nicht deckt oder wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert, hat der Absender den sich aus den Frachtzuschlägen ergebender Mehrbetrag zu bezahlen.

§ 7. — Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

a) bei unrichtiger Gewichtsangabe von Gütern, zu deren Verwiegung die Eisenbahn nach den für die Versandstation geltenden Bestimmungen verpflichtet ist;

b) bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Überlastung, wenn der Absender im Frachtbrief die Verwiegung durch die Eisenbahn beantragt hat;

c) bei einer während der Beförderung durch Witterungseinflüsse eingetretenen Überlastung, wenn der Absender nachweist, daß er bei der Beladung des Wagens die auf der Versandstation geltenden Bestimmungen eingehalten hat;

d) bei einer während der Beförderung eingetretenen Gewichtszunahme ohne Überlastung, wenn der Absender nachweist, daß die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist;

e) bei unrichtiger Gewichtsangabe ohne Überlastung, wenn der Unterschied zwischen dem im Frachtbrief angegebenen und dem festgestellten Gewicht zwei vom Hundert des angegebenen Gewichts nicht übersteigt.

§ 8. — Wenn die Überlastung eines Wagens durch die Versandstation oder durch eine Unterwegstation festgestellt wird, kann die Überlast aus dem Wagen entfernt werden, selbst wenn zur Erhebung eines Frachtzuschlags kein Anlaß vorliegt. Der Absender ist gegebenenfalls unverzüglich durch Vermittlung der Versandstation zur Verfügung über die Überlast aufzufordern.

Die Fracht für die Überlast wird für die durchfahrene Strecke nach dem für die Hauptladung anzuwendenden Tarif berechnet, gegebenenfalls zuzüglich des im vorstehenden § 5 vorgesehenen Frachtzuschlags; die Kosten des Abladens werden nach dem Nebengebührentarif der ausführenden Eisenbahn berechnet.

Wenn der Absender verfügt, daß die Überlast zurückgeschickt oder weiterbefördert werden soll, so wird sie als besondere Sendung behandelt.

## Artikel 8

### Abschluß des Frachtvertrags. Frachtbriefdoppel

§ 1. — Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Versandstation das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbrief der Tagesstempel der Versandstation aufgedrückt.

§ 2. — Diese Abstempelung ist nach vollständiger Auflieferung der im Frachtbrief verzeichneten Sendung und nach Zahlung der vom Absender übernommenen Kosten ohne Verzug vorzunehmen, und zwar auf Verlangen des Absenders in seiner Gegenwart.

§ 3. — Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag.

§ 4. — Für Güter, die der Absender nach den Tarifen oder nach einer auf der Versandstation zulässigen Vereinbarung aufzuladen hat, dienen jedoch die Angaben des Frachtbriefs über Gewicht und Stückzahl nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn sie das Gewicht oder die Stückzahl nachgeprüft und dies auf dem Frachtbrief vermerkt hat.

§ 5. — Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Gutes und den Tag der Annahme zur Beförderung durch Aufdrücken des Tagesstempels auf dem ihr vom Absender zugleich mit dem Frachtbrief vorzulegenden Doppel zu bescheinigen.

Dieses Doppel hat nicht die Bedeutung des die Sendung begleitenden Frachtbriefs oder eines Konossements oder Ladescheins.

### Artikel 9

### Tarife. Verbot von Sonderabmachungen

§ 1. — Die Fracht und die Nebengebühren sind nach den in jedem Staate zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen zu berechnen.

Internationale Tarife brauchen jedoch nur in den Staaten veröffentlicht zu werden, deren Eisenbahnen an diesen Tarifen als Versand- und Empfangsbahn beteiligt sind.

Erhöhungen internationaler Tarife oder andere Erschwerungen ihrer Beförderungsbedingungen treten frühestens 15 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Die Tarife müssen alle zur Berechnung der Fracht und der Nebengebühren notwendigen Angaben enthalten und gegebenenfalls Bestimmungen über die Umrechnungskurse treffen.

§ 2. — Die Tarife müssen alle besonderen Bedingungen für die verschiedenen Beförderungsarten, besonders auch eine Bestimmung darüber enthalten, ob sie für Eilgut oder Frachtgut gelten. Wenn eine Eisenbahn für alle oder für einzelne Güter oder für bestimmte Strecken nur einen Tarif für eine dieser Beförderungsarten besitzt, so ist dieser Tarif für alle Sendungen anwendbar, gleichgültig ob sie von einem gewöhnlichen oder von einem Eilfrachtbrief begleitet sind; dabei gelten die Lieferfristen, die sich aus der Art des verwendeten Frachtbriefs nach Artikel 6 § 4 und Artikel 11 dieses Übereinkommens ergeben.

Die Tarife müssen jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden. Ihre Bestimmungen gelten nur insoweit, als sie diesem Übereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

§ 3. — Jede Sonderabmachung, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist verboten und nichtig.

Dagegen sind Tarifermäßigungen zulässig, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen, ebenso Ermäßigungen, die für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen oder für Wohlfahrtszwecke gewährt werden.

§ 4. — Außer den in den Tarifen vorgesehenen Frachten und Nebengebühren dürfen zugunsten der Eisenbahnen nur ihre Auslagen erhoben werden, wie Zoll-, Steuer- oder Polizeigebühren, im Tarif nicht vorgesehene Kosten für die Überführung von einem Bahnhof zum andern, Kosten der Instandsetzung der äußeren und inneren Verpackung der Güter, die zu ihrer Erhaltung notwendig sind, und ähnliche Auslagen. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und getrennt unter Beifügung der Belege auf dem Frachtbrief anzugeben. Wenn die Bezahlung dieser Auslagen dem Absender obliegt, sind die Belege nicht dem Empfänger mit dem Frachtbrief, sondern dem Absender mit der Kostenrechnung (Artikel 17) zu übergeben.

Die Höhe der Frachtzuschläge und der Grund für ihre Erhebung sind im Frachtbrief zu vermerken.

### Artikel 10

### Frachtberechnung. Wegevorschriften

Für die Berechnung der Fracht und die Bestimmung des Beförderungswegs gelten nachstehende Vorschriften:

a) Wenn der Absender im Frachtbrief den Beförderungsweg vorgeschrieben hat, wird die Fracht nach diesem Wege berechnet.

Die Bezeichnung der Stationen, auf denen die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erfüllen sind, ist einer Wegevorschrift gleichzuachten.

b) Wenn der Absender im Frachtbrief nur die anzuwendenden Tarife vorgeschrieben hat, wendet die Eisenbahn diese Tarife an, sofern diese Vorschrift zur Feststellung der Stationen genügt, zwischen denen die verlangten Tarife Anwendung finden sollen. Die Eisenbahn wählt unter den Beförderungswegen, für die diese Tarife am Tage des Abschlusses des Frachtvertrags gültig sind, den Beförderungsweg, der ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint.

c) Wenn der Absender nach Artikel 17 § 2 im Frachtbrief die Vorauszahlung der Fracht bis zu einer Unterwegstation vorgeschrieben hat, wählt die Eisenbahn unter den Beförderungswegen, welche die genannte Unterwegstation berühren, denjenigen, der ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint. Die Fracht wird nach dem von der Eisenbahn gewählten Beförderungsweg berechnet.

d) Wenn in den vorstehend unter a) und c) erwähnten Fällen ein direkter internationaler Tarif zwischen der Versand- und der Bestimmungsstation auf dem nach a) vorgeschriebenen Beförderungsweg oder zwischen der Versandstation und der vorstehend unter c) genannten Station besteht, so wird dieser Tarif angewendet, es sei denn, daß seine Anwendung zur Zeit der Auflieferung Bedingungen unterliegt, die nicht erfüllt sind.

e) Wenn die vom Absender gemachten Angaben nicht genügen, um den Beförderungsweg oder die Tarife vollständig festzustellen, oder wenn einzelne dieser Angaben miteinander unvereinbar sind, wählt die Eisenbahn den Beförderungsweg oder die Tarife, die ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheinen. Bezüglich der unter a) zweiter Absatz erwähnten Stationen richtet sich die Eisenbahn immer nach den Angaben im Frachtbrief, ebenso — soweit möglich — bezüglich der anderen Vorschriften des Absenders.

Wenn jedoch zwischen der Versandstation und der Bestimmungsstation ein direkter internationaler Tarif besteht, so wird dieser Tarif angewendet, wenn seine Wegevorschrift den etwaigen Vorschriften im Frachtbrief bezüglich der unter a) zweiter Absatz erwähnten Stationen entspricht und seine Anwendung nicht anderen Bedingungen unterliegt, die nicht erfüllt sind.

f) In allen oben erwähnten Fällen werden die Lieferfristen nach dem vom Absender vorgeschriebenen oder aber nach dem von der Eisenbahn zu wählenden Beförderungsweg berechnet.

g) Die Eisenbahn darf außer in den in Artikel 5 § 5 und Artikel 23 § 1 erwähnten Fällen die Beförderung nur dann auf einem anderen als dem vom Absender vorgeschriebenen Wege vornehmen, wenn:

1. Fracht und Lieferfrist nicht größer sind als Fracht und Lieferfrist auf dem vom Absender vorgeschriebenen Wege und

2. die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten sowie die Tränkung und Fütterung lebender Tiere immer auf den vom Absender bezeichneten Stationen vorgenommen werden.

Der Absender ist zu benachrichtigen, wenn die Beförderung auf einem anderen als dem von ihm vorgeschriebenen Wege erfolgt.

h) In den unter b), c) und e) erwähnten Fällen haftet die Eisenbahn für einen aus der Wahl des Beförderungswegs oder der Tarife etwa entstehenden Schaden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

i) Hat die Eisenbahn nach den Vorschriften unter d) und e) zweiter Absatz einen direkten internationalen Tarif angewendet, nach dem sich die Fracht höher stellt als durch Zusammenstoß sonstiger auf demselben Beförderungsweg geltender Tarife, und sind die Anwendungsbedingungen dieser Tarife erfüllt, so hat die Eisenbahn die Mehrfracht auf Antrag des Berechtigten zu erstatten.

## Artikel 11

### Lieferfristen

§ 1. — Die Lieferfristen dürfen folgende Höchstmaße nicht überschreiten:

a) für Eilgüter:

1. Abfertigungsfrist . . . . . . . . . . . . . . 1 Tag;
2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 Tarifkilometer . . . . . . . . . . . . . . . . 1 Tag;

b) für Frachtgüter:

1. Abfertigungsfrist . . . . . . . . . . . . 1 Tag;

2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 150 Tarifkilometer . . . . . . . . . . . . 1 Tag.

§ 2. — Wenn sich die Beförderung über mehrere durch Schienen verbundene Eisenbahnnetze erstreckt, ist die Beförderungsfrist nach der Gesamtentfernung zwischen der Versand- und der Bestimmungsstation zu berechnen; die Abfertigungsfrist ist ohne Rücksicht auf die Zahl der beteiligten Netze nur einmal zu rechnen.

§ 3. — Die Gesetze und Vorschriften jedes Staates bestimmen, in welchem Umfang die unter seiner Aufsicht stehenden Eisenbahnen Zuschlagsfristen für folgende Fälle festsetzen dürfen:

a) für Sendungen, die befördert werden:
über den Seeweg oder Binnenwasserstraßen mittels Fähre oder Schiffes oder
über eine Landstraße ohne Eisenbahn oder
über Verbindungsbahnen, die zwei Linien desselben Netzes oder verschiedener Netze verbinden oder
über Nebenbahnen oder
über eine Linie mit einer anderen als der normalen Spurweite;

b) für außergewöhnliche Verhältnisse, die zur Folge haben:
eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder
ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten.

§ 4. — Zuschlagsfristen, die durch die in § 3 a) erwähnten Umstände begründet sind, müssen aus den Tarifen ersichtlich sein.

Die in § 3 b vorgesehenen Zuschlagsfristen müssen veröffentlicht werden und treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft.

§ 5. — Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung (Artikel 8 § 1) folgenden Mitternacht.

§ 6. — Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf der Empfänger oder der nach den Vorschriften der abliefernden Eisenbahn zur Empfangnahme Berechtigte das Gut abgeliefert erhalten hat oder von der Ankunft des Gutes benachrichtigt ist. Die Gesetze und Vorschriften jedes Staates bestimmen, wie die Übermittlung des Benachrichtigungsschreibens festzustellen ist.

Bei Sendungen, die von der Eisenbahn dem Empfänger nicht zugeführt werden und von deren Ankunft der Empfänger nicht benachrichtigt zu werden braucht, ist die Lieferfrist gewahrt, wenn das Gut vor Ablauf der Lieferfrist auf der Bestimmungsstation zur Verfügung des Empfängers bereitgestellt ist.

§ 7. — Der Lauf der Lieferfrist ruht während der ganzen Dauer des Aufenthalts, der durch die zoll-, steuer-, finanz-, polizei- oder sonstige verwaltungsbehördliche Abfertigung verursacht wird sowie während jeder ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird.

Der Lauf der Lieferfrist ruht gleichfalls während der Ausführung der in Artikel 7 §§ 2 und 3 vorgesehenen Feststellungen und während der Dauer des durch eine nachträgliche Verfügung des Absenders (Artikel 21) verursachten Aufenthalts.

Außerdem ruht bei der Beförderung lebender Tiere der Lauf der Lieferfrist während der Dauer

a) des Aufenthalts dieser Tiere in Tränkstationen;

b) des Aufenthalts wegen einer polizeilichen Maßregel;

c) der viehseuchenpolizeilichen Untersuchung.

Die in diesem Artikel vorgesehenen Unterbrechungen der Lieferfrist werden nur wirksam, wenn die Eisenbahn ihren Grund und ihre Dauer im Frachtbrief vermerkt hat.

§ 8. — Bei Frachtgütern ruht der Lauf der Lieferfrist an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen.

Bei Eilgütern beginnt, wenn der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder gesetzlicher Feiertag ist, die Lieferfrist einen Tag später. Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag oder gesetzlicher Feiertag ist, endet die Lieferfrist erst am darauffolgenden Tage. Diese Bestimmungen sind jedoch nicht anwendbar, soweit im Versand oder Empfangsland die Stationen für den Eilgutverkehr an Sonn- und Feiertagen geöffnet sind.

§ 9. — Wenn die Gesetze oder Vorschriften eines Staates bestimmen, daß die Eilgutbeförderung an Sonntagen und bestimmten gesetzlichen Feiertagen ganz oder teilweise ruht, werden die Lieferfristen entsprechend verlängert.

§ 10. — Wenn nach den Gesetzen oder Vorschriften eines Staates Spezial- oder Ausnahmetarife zu ermäßigten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates solche Tarife mit verlängerten Lieferfristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

## Artikel 12

### Zustand des Gutes. Verpackung

§ 1. — Nimmt die Eisenbahn ein Gut zur Beförderung an, das offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweist, so kann sie verlangen, daß der Zustand des Gutes im Frachtbrief besonders vermerkt wird.

§ 2. — Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, zum Schutz gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung sowie zur Verhütung einer Beschädigung von Personen, Betriebsmitteln oder anderen Gütern sicher zu verpacken.

Im übrigen gelten für die Verpackung die Tarife und Vorschriften der Versandbahn.

§ 3. — Ist der Absender den Vorschriften des § 2 nicht nachgekommen, so kann die Eisenbahn die Annahme des Gutes verweigern oder verlangen, daß der Absender im Frachtbrief das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung anerkennt und ihn genau beschreibt.

§ 4. — Der Absender haftet für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustands der Verpackung. Insbesondere hat er der Eisenbahn den Schaden zu ersetzen, der ihr aus solchen Mängeln entsteht. Sofern das Fehlen oder der mangelhafte Zustand der Verpackung im Frachtbrief nicht anerkannt ist, hat die Eisenbahn die Mängel nachzuweisen.

§ 5. — Wenn ein Absender gleichartige Güter, die einer Verpackung bedürfen, unverpackt oder mit den gleichen Mängeln der Verpackung auf der gleichen Station aufzugeben pflegt, kann er sich der Verpflichtung, für jede Sendung der in § 3 enthaltenen Vorschrift gesondert zu entsprechen, dadurch entziehen, daß er auf dieser Station eine allgemeine Erklärung nach dem Muster der Anlage III dieses Übereinkommens hinterlegt. In diesem Falle muß der Frachtbrief einen Hinweis auf die bei der Versandstation hinterlegte allgemeine Erklärung enthalten.

§ 6. — Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen ist der Absender verpflichtet, Stückgüter mit deutlichen, unauslöschbaren äußeren Zeichen zu versehen, die keine Verwechslung zulassen und mit den im Frachtbrief angegebenen Zeichen genau übereinstimmen. Außerdem ist er verpflichtet, auf jedem Stück einen Zettel anzubringen, auf dem in unauslöschbarer Schrift die Bestimmungsstation angegeben ist. Name und Anschrift des Empfängers müssen gleichfalls angegeben werden, wenn dies die Vorschriften der Versandbahn verlangen, und zwar offen oder in einer Falte des Zettels, die nur beim Fehlen des Frachtbriefs geöffnet werden darf.

Alte Anschriften und Zettel müssen vom Absender durchstrichen oder entfernt werden.

§ 7. — Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen dürfen leicht zerbrechliche Gegenstände (wie Glaswaren, Porzellan, Töpferwaren), Gegenstände, die sich leicht im Wagen verstreuen (wie Nüsse, Obst, Futtermittel, Steine), und Güter, die andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können (wie Kohlen, Kalk, Asche, gewöhnliche Erden, Farberden), nur als Wagenladungen befördert werden, es sei denn, daß diese Güter so verpackt oder zusammengebunden werden, daß sie nicht zerbrechen, verloren gehen oder andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können.

## Artikel 13

### Begleitpapiere für die Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden. Zollverschluß

§ 1. — Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrief die Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften vor der Ablieferung des Gutes an den Empfänger erforderlich sind. Diese Papiere dürfen nur Güter umfassen, die den Gegenstand des gleichen Frachtbriefs bilden, es sei denn, daß Verwaltungsvorschriften oder die Tarife etwas anderes bestimmen.

Wenn solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben werden können, weil sie bei einer Station, einem Zollamt oder bei einer anderen amtlichen Stelle hinterlegt sind, so muß der Frachtbrief die genaue Angabe enthalten, wo sie hinterlegt sind.

§ 2. — Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die beigegebenen Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

Der Absender haftet der Eisenbahn für alle Schäden, die aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen, sofern die Eisenbahn kein Verschulden trifft.

Die Eisenbahn haftet für die Folgen des Verlusts oder der unrichtigen Verwendung der im Frachtbrief erwähnten und ihm entweder beigegebenen oder bei der Eisenbahn hinterlegten Papiere wie ein Kommissionär; sie hat aber in keinem Falle einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

§ 3. — Der Absender ist verpflichtet, für die Verpackung und Bedeckung der Güter entsprechend den Zollvorschriften zu sorgen. Die Eisenbahn kann Güter zurückweisen, deren zollamtlicher Verschluß verletzt oder mangelhaft ist.

Hat der Absender die Güter nicht nach den Zollvorschriften verpackt oder mit Decke versehen, so kann die Eisenbahn dies besorgen. Die Kosten haften auf dem Gute.

## Kapitel II

## Ausführung des Frachtvertrags

### Artikel 14

### Auflieferung und Verladung der Güter

§ 1. — Das Verfahren bei der Auflieferung der Güter richtet sich nach den für die Versandstation geltenden Gesetzen und Vorschriften.

§ 2. — Ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Absender zu verladen sind, bestimmen die für die Versandstation geltenden Vorschriften, soweit nicht dieses Übereinkommen etwas anderes bestimmt oder im Frachtbrief eine besondere Vereinbarung zwischen dem Absender und der Eisenbahn vermerkt ist.

§ 3. — Ob die Güter in gedeckten, offenen oder besonders eingerichteten Wagen oder in offenen Wagen mit Decke befördert werden, richtet sich, soweit dieses Übereinkommen keine Vorschriften darüber enthält, nach den Bestimmungen der direkten internationalen Tarife. Bestehen keine solchen Tarife oder enthalten sie keine Bestimmungen darüber, so sind die für die Versandstation geltenden Vorschriften für den ganzen Durchlauf des Gutes maßgebend.

### Artikel 15

### Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften

§ 1. — Die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften werden, solange das Gut unterwegs ist, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortung einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

Der Absender kann jedoch selbst oder durch einen im Frachtbrief bezeichneten Bevollmächtigten der im vorigen Absatz erwähnten Behandlung beiwohnen, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen, ohne daß daraus für ihn das Recht begründet würde, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Behandlung selbst zu betreiben.

Hat der Absender für die Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsvorschriften eine Station bezeichnet, in der nach den geltenden Bestimmungen die Ausführung nicht möglich ist, oder hat er sonst ein Verfahren vorgeschrieben, das nicht ausführbar ist, so handelt die Eisenbahn so, wie es ihr für den Berechtigten am vorteilhaftesten erscheint, und teilt dem Absender die getroffenen Maßnahmen mit.

Schreibt der Absender im Frachtbrief „Franko Zoll" vor, so gilt dies als Antrag auf Besorgung der Zollbehandlung durch die Eisenbahn, wobei es ihr überlassen bleibt, die Zollbehandlung unterwegs oder auf der Bestimmungsstation zu besorgen.

§ 2. — Vorbehaltlich der aus § 1 vierter Absatz sich ergebenden Ausnahme hat der Empfänger das Recht, auf der Bestimmungsstation die Zollbehandlung zu besorgen, wenn dort ein Zollamt besteht und wenn entweder der Frachtbrief die Zollbehandlung auf der Bestimmungsstation vor-

schreibt oder beim Fehlen einer solchen Vorschrift das Gut dort unverzollt ankommt. Macht der Empfänger von diesem Rechte Gebrauch, so hat er vorher die auf der Sendung haftenden Kosten zu begleichen und den Frachtbrief einzulösen.

Löst der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb einer in den Vorschriften der Empfangsbahn vorgesehenen Frist ein, so kann die Eisenbahn nach § 1 verfahren.

### Artikel 16
### Ablieferung

§ 1. — Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf der vom Absender bezeichneten Bestimmungsstation dem Empfänger den Frachtbrief und das Gut gegen Quittung und gegen Bezahlung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge auszuhändigen.

Durch die Annahme des Frachtbriefs wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge zu bezahlen.

§ 2. — Das Verfahren bei der Ablieferung des Gutes sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut dem Empfänger am Orte der Bestimmungsstation oder an einem anderen Orte zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Eisenbahn geltenden Gesetzen und Vorschriften.

§ 3. — Nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation ist der Empfänger berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefs und die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Artikel 30 § 1 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag gegen vorherige Erfüllung der sich daraus für ihn ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend machen.

### Artikel 17
### Zahlung der Kosten

§ 1. — Die Kosten (Fracht, Nebengebühren sowie die sonstigen während der Beförderung erwachsenden Unkosten) sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen vom Absender oder vom Empfänger zu bezahlen.

Für die Anwendung dieser Bestimmungen werden als Fracht, und nicht als Nebengebühren, solche Nebengebühren angesehen, die nach dem anzuwendenden Tarif bei der Frachtberechnung den Sätzen der gewöhnlichen oder der Ausnahmetarife zuzuschlagen sind.

§ 2. — Will der Absender die Kosten ganz oder teilweise übernehmen, so hat er dies an der dafür bestimmten Stelle des Frachtbriefs wie folgt anzugeben:

a) wenn er die ganze Fracht sowie alle Nebengebühren übernehmen will, die nach den Vorschriften oder dem Tarif von der Versandstation in Rechnung gestellt werden können: „Franko“;

b) wenn er außer den Kosten unter a) noch weitere Kosten übernehmen will: „Franko einschließlich...“ (genaue Bezeichnung der weiteren Kosten, die er übernehmen will);

c) wenn er alle irgendwie erwachsenden Kosten übernehmen will: „Franko aller Kosten“;

d) wenn er nur die Fracht übernehmen will: „Franko Fracht“;

e) wenn er alle oder nur einzelne Nebengebühren oder alle oder nur einzelne der sonstigen während der Beförderung erwachsenden Unkosten übernehmen will: „Franko aller Nebengebühren“ oder „Franko aller während der Beförderung erwachsenden Unkosten“ oder „Franko...“ (genaue Bezeichnung der Nebengebühren oder Unkosten, die er übernehmen will);

f) wenn er alle oder nur einzelne Kosten, die bis zu einer Grenze oder einer Grenzstation erwachsen, übernehmen will, durch eine der vorstehenden Angaben unter Beifügung der Worte: „bis x“;

g) wenn er einen bestimmten Betrag übernehmen will: „Franko...“ (Angabe des Betrags in Buchstaben).

Die Angabe „Franko Zoll“ bedeutet, daß der Absender alle Beträge übernimmt, welche die Zollbehörden von der Eisenbahn erheben sowie die Nebengebühren und sonstigen Unkosten, welche die Eisenbahn für die Besorgung der Verzollung zu beanspruchen hat.

Im Frachtbrief können mehrere einander ergänzende Frankaturvermerke angebracht werden.

§ 3. — Kosten, die der Absender nicht laut Frachtbriefvorschrift übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen.

§ 4. — Die Versandbahn kann bei Gütern, die nach ihrem Ermessen schnellem Verderb ausgesetzt sind oder wegen ihres geringen Wertes oder ihrer Natur nach die Kosten nicht sicher decken, Vorausbezahlung der Kosten verlangen.

§ 5. — Wenn der Betrag der Kosten, die der Absender übernehmen will, bei der Aufgabe nicht genau festgestellt werden kann, so kann die Eisenbahn gegen Quittung die Hinterlegung einer die Kosten etwa deckenden Summe als Sicherheit fordern. Diese Kosten werden in einer Frankaturrechnung eingetragen, über die spätestens einen Monat nach Ablauf der Lieferfrist mit dem Absender abzurechnen ist. Diesem ist gegen Rückgabe der Quittung eine den Eintragungen in die Frankaturrechnung entsprechende Kostenrechnung auszuhändigen.

§ 6. — Die Versandstation muß, abgesehen von dem in § 5 erwähnten Falle, sowohl im Frachtbriefdoppel wie im Frachtbrief die als Frankatur erhobenen Kosten einzeln aufführen.

## Artikel 18

### Unrichtige Anwendung des Tarifs

§ 1. — Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung der Fracht und der sonstigen Kosten Fehler vorgekommen, so muß der zu viel oder zu wenig bezahlte Betrag ausgeglichen werden.

§ 2. — Stellt die Eisenbahn fest, daß sie zuviel erhoben hat, so hat sie, wenn der Betrag einen halben Franken für den Frachtbrief übersteigt, von sich aus den Beteiligten hiervon zu benachrichtigen und ihm den Betrag möglichst bald zu erstatten.

§ 3. — Zu wenig bezahlte Beträge hat der Absender der Eisenbahn nachzuzahlen, wenn der Frachtbrief nicht eingelöst wird. Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, so ist der Absender zur Nachzahlung nur bezüglich der Kosten verpflichtet, die er nach dem Frankaturvermerk im Frachtbrief übernommen hat; die Nachzahlung des Restbetrags obliegt dem Empfänger.

§ 4. — Die nach diesem Artikel aus einem Frachtbrief geschuldeten Summen sind mit sechs vom Hundert zu verzinsen, sofern sie den Betrag von zehn Franken übersteigen.

Die Zinsen laufen vom Tage der Zahlungsaufforderung oder der in Artikel 40 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Zahlungsaufforderung oder Reklamation voranging, vom Tage der Klageerhebung.

## Artikel 19

### Nachnahmen und Barvorschüsse

§ 1. — Der Absender kann das Gut bis zur Höhe seines Wertes mit Nachnahme belasten. Der Nachnahmebetrag muß in der Währung des Versandstaats ausgedrückt werden; hiervon können die Tarife Ausnahmen zulassen.

§ 2. — Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme auszuzahlen, bevor der Betrag vom Empfänger eingezahlt ist. Dieser Betrag ist dem Absender innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach der Einzahlung zur Verfügung zu stellen; bei Verzögerung ist er vom Ablauf dieser Frist mit sechs vom Hundert zu verzinsen.

§ 3. — Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

§ 4. — Für die Nachnahme wird die tarifmäßige Gebühr berechnet; diese Gebühr bleibt geschuldet, auch wenn die Nachnahme durch nachträgliche Verfügung aufgehoben oder herabgesetzt wird (Artikel 21 § 1).

§ 5. — Barvorschüsse sind nur nach den auf der Versandstation geltenden Bestimmungen zugelassen.

## Artikel 20

### Verpflichtungen der Empfangsbahn

Die Empfangsbahn hat alle sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Forderungen, insbesondere Fracht, Gebühren, Zollkosten, Nachnahmen sowie sonstige auf dem Gute haftende Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung als auch für die der vorhergehenden Eisenbahnen und der anderen Beteiligten.

## Kapitel III

## Abänderung des Frachtvertrags

### Artikel 21

### Recht zur Abänderung des Frachtvertrags

§ 1. — Der Absender allein hat das Recht, den Frachtvertrag nachträglich abzuändern, indem er verfügt:

a) daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben werden soll;

b) daß das Gut unterwegs angehalten werden soll;

c) daß die Ablieferung des Gutes ausgesetzt werden soll;

d) daß das Gut am Bestimmungsort oder an einem vor der Bestimmungsstation oder darüber hinaus gelegenen Orte dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger oder einer anderen Person abgeliefert werden soll;

e) daß das Gut an die Versandstation zurückgesandt werden soll.

Soweit die Tarife der Versandbahn keine entgegenstehenden Bestimmungen enthalten, werden auch Anträge auf Abänderung des Frachtvertrags entgegengenommen, die betreffen:

f) die Belastung mit einer Nachnahme;

g) die Erhöhung, Herabsetzung oder Aufhebung einer Nachnahme;

h) die Bezahlung der Fracht und anderer Kosten nach Artikel 17 § 2 a) bis e) und g).

In den vorstehend unter d) und e) vorgesehenen Fällen kann der Absender verlangen, daß ein Frachtgut als Eilgut oder ein Eilgut als Frachtgut weiter- oder zurückbefördert wird, wenn die Anhaltestation die Abfertigungsbefugnis für beide Beförderungsarten hat. Er kann auch den anzuwendenden Tarif und den Beförderungsweg vorschreiben.

Andere als die oben erwähnten nachträglichen Verfügungen sind unzulässig.

Nachträgliche Verfügungen dürfen niemals eine Teilung der Sendung bedingen.

§ 2. — Die erwähnten nachträglichen Verfügungen muß der Absender derch eine schriftliche, den Vorschriften des Artikels 6 § 2 zweiter Absatz entsprechend abgefaßte, von ihm unterschriebene Erklärung nach dem Muster der Anlage IV dieses Übereinkommens treffen.

Die Erklärung ist auch auf dem Frachtbriefdoppel einzutragen, daß der Eisenbahn zugleich mit der Erklärung vorzulegen und von ihr dem Absender zurückzugeben ist. Hat die Eisenbahn die nachträglichen Verfügungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Doppels zu verlangen, so haftet sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, wenn der Absender ihm das Doppel übergeben hat.

Wenn der Absender die Erhöhung, Herabsetzung oder Aufhebung einer Nachnahme verlangt, so muß er eine ihm ausgestellte Bescheinigung über die Nachnahme vorweisen. Wird die Nachnahme erhöht oder herabgesetzt, so wird die Bescheinigung dem Absender nach Berichtigung zurückgegeben. Im Falle der Aufhebung der Nachnahme wird ihm die Bescheinigung abgenommen.

Jede nachträgliche Verfügung des Absenders, die in anderer als der oben vorgeschriebenen Form gegeben wird, ist nichtig.

§ 3. — Die Eisenbahn gibt nachträglichen Verfügungen des Absenders nur Folge, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandstation zugegangen sind.

Wenn der Absender es verlangt, ist die Bestimmungs- oder Anhaltestation auf seine Kosten durch ein Telegramm oder einen Fernspruch der Versandstation zu benachrichtigen; Telegramm und Fernspruch sind durch schriftliche Erklärung zu bestätigen. In diesem Falle darf, sofern der direkte internationale Tarif oder sonstige Abmachungen der beteiligten Eisenbahnen nichts anderes bestimmen, die Bestimmungs- oder Anhaltestation dem Empfänger den Frachtbrief nicht übergeben und das Gut nicht abliefern oder weitersenden, bis sie die schriftliche Erklärung erhalten hat.

§ 4. — Das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt, sobald der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist oder sobald dieser seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16 § 3 geltend gemacht hat. Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie ihm gegenüber für die Folgen der Nichtbeachtung unter den in Titel III angegebenen Bedingungen haftbar wird.

## Artikel 22

### Ausführung der nachträglichen Verfügungen

§ 1. — Die Eisenbahn darf die Ausführung der in Artikel 21 § 1 erster Absatz vorgesehenen Verfügungen nur dann verweigern oder hinausschieben oder solche Verfügungen in veränderter Weise ausführen, wenn:

a) ihre Ausführung in dem Zeitpunkt nicht mehr möglich ist, in dem sie der Eisenbahn zugehen, die sie auszuführen hätte;

b) durch ihre Befolgung der regelmäßige Beförderungsdienst gestört würde;

c) ihrer Ausführung bei Änderung der Bestimmungsstation Gesetze oder Vorschriften eines der an der Beförderung beteiligten Staaten, insbesondere Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstige Verwaltungsvorschriften entgegenstehen;

d) bei Änderung der Bestimmungsstation der Wert des Gutes voraussichtlich die Gesamtkosten der Beförderung bis zur neuen Bestimmungsstation nicht deckt, es sei denn, daß der Betrag dieser Kosten sofort entrichtet oder sichergestellt wird.

In diesen Fällen ist der Absender so bald als möglich, von den Hindernissen zu verständigen, die der Ausführung seiner Verfügung entgegenstehen.

Wenn die Eisenbahn diese Hindernisse nicht voraussehen konnte, trägt der Absender alle Folgen, die sich daraus ergeben, daß die Eisenbahn seine Verfügung auszuführen begonnen hat.

§ 2. — Hat der Absender die Ablieferung des Gutes auf einer Unterwegsstation verfügt, so wird die Fracht bis zu dieser Station nach den zwischen der Versandstation und der genannten Zwischenstation geltenden Tarifen erhoben.

Wenn jedoch das Gut bereits über die Unterwegsstation hinaus befördert worden ist, so wird die Fracht berechnet:

1. bis zur Station, wo die Sendung angehalten worden ist, nach den zwischen dieser Station und der Versandstation geltenden Tarifen;

2. von der Anhaltestation bis zur Unterwegsstation zurück nach den für diese Strecke geltenden Tarifen.

Hat der Absender die Rücksendung nach der Versandstation verfügt, so wird die Fracht berechnet:

1. bis zur Station, wo die Sendung angehalten worden ist, nach den zwischen dieser Station und der Versandstation geltenden Tarifen;

2. von der Anhaltestation bis zur Versandstation zurück nach den für diese Strecke geltenden Tarifen.

Hat der Absender die Weiterbeförderung nach einer anderen Station verfügt, so wird die Fracht berechnet:

1. bis zur Station, wo die Sendung angehalten worden ist, nach den zwischen dieser Station und der Versandstation geltenden Tarifen;

2. von der Anhaltestation bis zur neuen Bestimmungsstation nach den zwischen diesen beiden Stationen geltenden Tarifen.

§ 3. — Die Eisenbahn ist berechtigt, den Ersatz der Kosten zu verlangen, die durch die Ausführung der in Artikel 21 § 1 erwähnten nachträglichen Verfügungen entstehen, sofern diese Kosten nicht durch die Ausführung der in Artikel 21 § 1 erwähnten nachträglichen Verfügungen entstehen, sofern diese Kosten nicht durch ihr Verschulden verursacht worden sind.

## Artikel 23

### Beförderungshindernisse

§ 1. — Wird der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung einer Sendung verhindert, so hat die Eisenbahn zu entscheiden, ob es für den Absender vorteilhaft ist, ihn um Anweisung zu ersuchen, oder ob es zweckmäßiger ist, das Gut ohne weiteres unter Abänderung des Beförderungswegs weiterzuleiten. Die Eisenbahn hat Anspruch auf Zahlung der Fracht über diesen anderen Weg und verfügt über die entsprechende Lieferfrist, selbst wenn diese größer ist als diejenige des ursprünglichen Beförderungswegs, es sei denn, daß die Eisenbahn ein Verschulden trifft.

§ 2. — Wenn kein anderer Beförderungsweg vorhanden oder die Weiterbeförderung aus anderen Gründen nicht möglich ist, ersucht die Eisenbahn den Absender um Anweisung; bei nur vorüber-

gehender Behinderung infolge der in Artikel 5 § 5 bezeichneten Umstände ist indessen die Eisenbahn zur Einholung der Anweisung nicht verpflichtet.

§ 3. — Der Absender kann im Frachtbrief für den Fall, daß ein Beförderungshindernis eintreten sollte, Anweisungen geben.

Wenn diese Anweisungen nach dem Ermessen der Eisenbahn nicht ausgeführt werden können, holt sie neue Anweisungen des Absenders ein.

§ 4. — Der Absender kann auf die Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis hin vom Vertrag zurücktreten, muß aber dann der Eisenbahn je nach Lage des Falles die Fracht für die bereits zurückgelegte Strecke oder die Kosten der Vorbereitung der Beförderung sowie alle sonstigen in den Tarifen vorgesehenen Kosten bezahlen, es sei denn, daß die Eisenbahn ein Verschulden trifft.

§ 5. — Ist der Absender nicht im Besitz des Frachtbriefdoppels, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort ändern.

§ 6. — Anweisungen des Absenders, die nicht durch Vermittlung der Versandstation gegeben werden, werden nicht befolgt.

§ 7. — Erteilt der Absender auf die Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis hin innerhalb angemessener Frist keine ausführbare Anweisung, so ist nach den für Ablieferungshindernisse geltenden Bestimmungen der Eisenbahn zu verfahren, auf deren Strecken das Gut angehalten worden ist.

§ 8. — Wenn das Beförderungshindernis vor dem Eintreffen einer Anweisung des Absenders wegfällt, so ist das Gut nach der Bestimmungsstation weiterzubefördern, ohne daß Anweisungen abgewartet werden; der Absender ist hiervon ohne Verzug zu benachrichtigen.

§ 9. — Die Bestimmungen des Artikels 22 finden Anwendung auf die nach vorstehenden Bestimmungen vorgenommenen Beförderungen.

## Artikel 24

### Ablieferungshindernisse

§ 1. — Wenn der Ablieferung des Gutes Hindernisse entgegenstehen, so hat die Bestimmungsstation den Absender davon durch Vermittlung der Versandstation sofort in Kenntnis zu setzen und seine Anweisung einzuholen. Bei entsprechendem Antrag im Frachtbrief muß dies telegraphisch geschehen. Der Absender ist ferner ohne Vermittlung der Versandstation schriftlich oder telegraphisch zu benachrichtigen, wenn er dies im Frachtbrief beantragt hat. Die Kosten der Benachrichtigung haften auf dem Gute.

Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes, so steht dem Absender das Verfügungsrecht auch dann zu, wenn er das Frachtbriefdoppel nicht vorweisen kann.

Wenn der Empfänger nach Verweigerung der Annahme sich nachträglich bereit erklärt, das Gut anzunehmen, ist ihm dieses abzuliefern, sofern die Bestimmungsstation inzwischen keine entgegengesetzten Anweisungen des Absenders erhalten hat. Von dieser nachträglichen Ablieferung ist der Absender sofort durch eingeschriebenen Brief zu benachrichtigen, dessen Kosten auf dem Gute haften.

Der Absender kann im Frachtbrief auch beantragen, daß ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne weiteres zurückgesandt werden soll. Sonst darf das Gut nur mit seinem ausdrücklichen Einverständnis zurückgesandt werden.

Sofern die Tarife nichts anderes bestimmen, müssen die Anweisungen des Absenders durch Vermittlung der Versandstation gegeben werden.

§ 2. — Soweit in § 1 keine Bestimmungen getroffen sind und vorbehaltlich der Vorschriften des Artikels 43 richtet sich das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden Gesetzen und Vorschriften.

Ist das Gut verkauft worden, so ist der Verkaufserlös nach Abzug der auf dem Gute haftenden Kosten dem Absender, oder, wenn der Frachtbrief bereits eingelöst war, dem Empfänger zur Verfügung zu stellen. Ist der Verkaufserlös geringer als die auf dem Gute haftenden Kosten, so ist der Absender, oder, wenn der Frachtbrief bereits eingelöst war, der Empfänger zur Nachzahlung des Unterschieds verpflichtet.

§ 3. — Die Bestimmungen des Artikels 22 finden Anwendung auf die nach vorstehenden Bestimmungen vorgenommenen Beförderungen.

## Kapitel IV

## Sicherstellung der Rechte der Eisenbahn

### Artikel 25

### Pfandrecht der Eisenbahn

§ 1. — Die Eisenbahn hat für alle in Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers am Gute. Dieses Pfandrecht besteht, solange sich das Gut im Gewahrsam der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, der es für sie innehat.

§ 2. — Die Wirkungen des Pfandrechts bestimmen sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem das Gut abgeliefert wird.

# Titel III.

# Haftung der Eisenbahnen, Entschädigungsansprüche.

## Kapitel I

## Haftung

### Artikel 26

### Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen

§ 1. — Die Eisenbahn, die das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung.

§ 2. — Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem bei der Aufgabe ausgestellten Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag nach Maßgabe des Frachtbriefs ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffende Vorschrift des Artikels 42 § 3 bleibt unberührt.

§ 3. — Die Haftung der Eisenbahn auf Grund dieses Übereinkommens endet auf der im Frachtbrief bezeichneten Bestimmungsstation, auch wenn der Absender einen anderen Bestimmungsort angegeben hat. Die Weiterbeförderung richtet sich nach den inneren Gesetzen und Vorschriften.

### Artikel 27

### Umfang der Haftung

§ 1. — Die Eisenbahn haftet unter den in diesem Kapitel festgesetzten Bedingungen für die Überschreitung der Lieferfrist und für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.

§ 2. — Sie ist bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gutes von dieser Haftung befreit, wenn sie beweist, daß der Schaden durch ein Verschulden des Berechtigten oder durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Berechtigten, durch die besonderen Mängel des Gutes (inneren Verderb, Schwinden, gewöhnlichen Rinnverlust usw.) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

§ 3. — Sie ist von der Haftung für die Überschreitung der Lieferfrist befreit, wenn sie beweist, daß die Überschreitung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

§ 4. — Wird eine nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beförderte Wagenladung ohne Umladung und ohne daß sie aus dem Gewahrsam der Eisenbahn gekommen ist, nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens neu aufgegeben, so wird, wenn ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt wird, vermutet, daß der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist.

### Artikel 28

### Beschränkung der Haftung für Schäden, die aus besonderen Ursachen entstehen können

§ 1. — Die Eisenbahn haftet nicht für Schäden, die aus einer oder mehreren der nachbenannten Ursachen entstehen:

a) aus der mit der Beförderung in offenen Wagen verbundenen Gefahr für Güter, die nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender auf diese Weise befördert werden;

b) aus der mit dem Fehlen einer Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr für Güter, die ohne Verpackung ihrer Natur nach Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;

c) aus der mit dem Auf- oder Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr für Güter, die nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender oder nach Vereinbarung mit dem Empfänger vom Absender verladen oder vom Empfänger abgeladen werden;

d) aus der besonderen Gefahr des gänzlichen oder teilweisen Verlusts oder der Beschädigung namentlich durch Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnlichen Rinnverlust, Austrocknen, Verstreuen, der gewisse Güter nach ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit ausgesetzt sind;

e) aus der Gefahr, die daraus entsteht, daß der Absender von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung aufgibt, oder daß er bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung oder unter Außerachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregel aufgibt;

f) aus der für lebende Tiere mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr;

g) aus der Gefahr, deren Abwendung durch die Begleitung von lebenden Tieren oder von Gütern bezweckt wird, wenn nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens oder nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender diese Tiere oder Güter begleitet werden müssen.

§ 2. — Konnte nach den Umständen des Falles ein Schaden aus einer oder mehreren dieser Ursachen entstehen, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Berechtigten vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist.

Diese Vermutung gilt im Falle des § 1 a) nicht bei außergewöhnlichem Abgang oder bei Verlust von ganzen Stücken.

### Artikel 29

**Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisen Verlust des Gutes**

Wenn von der Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes zu leisten ist, so wird die Entschädigung berechnet:

nach dem Börsenpreis,

in Ermanglung eines solchen nach dem Marktpreis,

in Ermanglung beider nach dem gemeinen Wert,

den Güter derselben Art und Beschaffenheit am Versandort zu der Zeit hatten, zu der das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Jedoch darf die Entschädigung vorbehaltlich der in Artikel 34 vorgesehenen Beschränkung 100 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen.

Außerdem sind — ohne weiteren Schadenersatz — die Fracht, die Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des verlorenen Gutes bezahlte Beträge zu erstatten.

Eine höhere Entschädigung kann nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 35 § 4 und bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach Artikel 36 beansprucht werden.

Sind die als Grundlage für die Berechnung der Entschädigung dienenden Beträge nicht in der Währung des Staates ausgedrückt, in dem die Zahlung verlangt wird, so sind sie nach dem Tageskurs am Zahlungsort umzurechnen.

### Artikel 30

**Vermutung für den Verlust des Gutes. Wiederauffinden des Gutes.**

§ 1. — Der Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der nach Artikel 11 berechneten Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist.

§ 2. — Der Berechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut in der Quittung verlangen, daß er sofort benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen eines Jahres nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird.

Über dieses Verlangen ist ihm eine Bescheinigung zu erteilen.

§ 3. — Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm das Gut auf einer Station des Beförderungswegs abgeliefert wird; er hat dann die reine Fracht für die Beförderung des Gutes von der Versand- bis zur Ablieferungsstation zu bezahlen und die

erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm etwa erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Fracht zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist nach Artikel 33 und gegebenenfalls Artikel 35 § 3 bleiben vorbehalten.

§ 4. — Wird das in § 2 erwähnte Verlangen in der Quittung nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in § 3 bezeichneten Frist von 30 Tagen erteilt worden oder wird das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann die Eisenbahn darüber nach den Gesetzen oder Vorschriften ihres Staates verfügen.

## Artikel 31

### Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten

§ 1. — Bei Gütern, die nach ihrer besonderen natürlichen Beschaffenheit durch die Beförderung in der Regel einen Gewichtsverlust erleiden, haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht auf die Länge der durchfahrenen Strecke nur für den Teil des Gewichtsverlusts, der die nachstehend zugelassenen Verlustgrenzen überschreitet:

a) zwei vom Hundert des Gewichts für die flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen Güter sowie für die folgenden Güter:

Farbhölzer, geraspelte oder gemahlene,
Felle,
Fettwaren,
Fische, getrocknete,
Früchte, frische,
Gemüse, frische,
Häute,
Hautabfälle,
Hopfen,
Hörner und Klauen,
Kitte, frische,
Knochen, ganze oder gemahlene,
Leder,
Obst, getrocknetes oder gebackenes,
Pferdehaare,
Rinden,
Salz,
Schafwolle,
Schweinsborsten,
Seifen und harte Öle,
Süßholz,
Tabak, geschnittener,
Tabakblätter, frische,
Tierflechsen,
Wurzeln.

b) eins vom Hundert des Gewichts für alle übrigen trockenen Güter, die gleichfalls bei der Beförderung einem Gewichtsverlust ausgesetzt sind.

§ 2. — Die in § 1 dieses Artikels vorgesehene Beschränkung der Haftung tritt nicht ein, soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die für die Zulassung obiger Verlustgrenzen maßgebend waren.

§ 3. — Wenn mehrere Stücke mit demselben Frachtbrief befördert werden, wird der zulässige Gewichtsverlust für jedes Stück berechnet, sofern dessen Gewicht bei der Aufgabe entweder auf dem Frachtbrief einzeln angegeben ist oder auf andere Weise festgestellt werden kann.

§ 4. — Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Gewichtsverlust statt.

§ 5. — Durch diesen Artikel werden die Vorschriften des Artikels 28 nicht berührt.

## Artikel 32

### Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes

Bei Beschädigung hat die Eisenbahn vorbehaltlich der in Artikel 34 vorgesehenen Ausnahme den Betrag der Wertverminderung des Gutes ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen. Eine höhere Entschädigung kann nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 35 § 4 oder bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach Artikel 36 beansprucht werden.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist,
den Betrag, der im Falle ihres gänzlichen Verlusts zu zahlen wäre;

b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist,
den Betrag, der im Falle des Verlusts des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

## Artikel 33

### Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

§ 1. — Bei Überschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn, wenn der Berechtigte nicht nachweist, daß ein Schaden durch diese Überschreitung entstanden ist, als Entschädigung für jedes Zehntel, um das die Lieferfrist überschritten ist, ein Zehntel der Fracht zu zahlen; angefangene Zehntel der Lieferfrist werden als voll gerechnet. Höchstens ist die halbe Fracht zu zahlen.

§ 2. — Wird nachgewiesen, daß ein Schaden durch die Überschreitung entstanden ist, so ist für diesen Schaden eine Entschädigung bis zur Höhe der Fracht zu entrichten.

§ 3. — Die in den §§ 1 und 2 dieses Artikels vorgesehenen Entschädigungen werden nicht neben der bei gänzlichem Verlust des Gutes zu leistenden Entschädigung gewährt.

Bei teilweisem Verlust sind sie gegebenenfalls für den nicht verlorenen Teil der Sendung zu entrichten.

Bei Beschädigung treten sie gegebenenfalls neben die in Artikel 32 vorgesehene Entschädigung.

In keinem Falle darf die Gesamtentschädigung nach §§ 1 und 2 zuzüglich derjenigen nach Artikel 29 und 32 höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Gutes.

## Artikel 34

### Beschränkung der Entschädigung bei bestimmten Tarifen

Wenn die Eisenbahn besondere Beförderungsbedingungen (Spezial- oder Ausnahmetarife) gewährt, die gegenüber der nach den gewöhnlichen Bedingungen (Allgemeinen Tarifen) berechneten Gesamtfracht eine Ermäßigung enthalten, so kann sie die dem Berechtigten bei Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränken.

Ist ein solcher Höchstbetrag in einem Tarif vorgesehen, der nur auf einem Teil der Beförderungsstrecke angewendet worden ist, so tritt die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn nur ein, wenn die die Entschädigung begründende Tatsache sich auf diesem Teil der Beförderungsstrecke ereignet hat.

## Artikel 35

### Angabe des Interesses an der Lieferung

§ 1. — Für jede Sendung kann das Interesse an der Lieferung durch Eintragung in den Frachtbrief nach Artikel 6 § 6 k) angegeben werden.

Der Betrag des Interesses muß in der Währung des Versandstaats, in Goldfranken oder in einer anderen durch die Tarife festgesetzten Währung ausgedrückt werden.

§ 2. — Für je angefangene zehn Kilometer wird eine besondere Gebühr von einem Zehntel vom Tausend der angegebenen Summe erhoben.

Die Tarife können die Gebühr herabsetzen und einen Mindestbetrag festsetzen.

§ 3. — Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann bei Überschreitung der Lieferfrist beansprucht werden:

a) wenn nicht nachgewiesen wird, daß ein Schaden durch diese Überschreitung entstanden ist: das Doppelte der in Artikel 33 § 1 festgesetzten Beträge bis zur Höhe des angegebenen Interesses;

b) wenn nachgewiesen wird, daß ein Schaden durch die Überschreitung entstanden ist: eine Entschädigung bis zur Höhe des angegebenen Interesses.

Ist der Betrag des angegebenen Interesses geringer als die in Artikel 33 vorgesehenen Entschädigungen, so können diese an Stelle der unter a) und b) erwähnten Beträge beansprucht werden.

§ 4. — Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung eines Gutes, für welches das Interesse an der Lieferung angegeben ist, können beansprucht werden:

a) die in den Artikeln 29 und 32 oder gegebenenfalls in Artikel 34 vorgesehenen Entschädigungen, außerdem

b) der Ersatz des nachgewiesenen weiteren Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrags.

§ 5. — Liegen Beschädigung oder teilweiser Verlust des Gutes und Überschreitung der Lieferfrist gleichzeitig vor, so werden die nach § 3 und § 4 b) zu leistenden Beträge nur insoweit gezahlt, als sie zusammen den als Interesse an der Lieferung angegebenen Betrag nicht übersteigen.

Artikel 36

**Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn**

In allen Fällen, in denen gänzlicher oder teilweiser Verlust oder Beschädigung des Gutes oder Überschreitung der Lieferfrist auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, ist der nachgewiesene volle Schaden jeweils bis zum Doppelten der in den Artikeln 29, 32, 33, 34 und 35 vorgesehenen Höchstbeträge zu ersetzen.

Artikel 37

**Verzinsung der Entschädigung**

Der Berechtigte kann sechs vom Hundert Zinsen der ihm auf einen Frachtbrief gewährten Entschädigung verlangen, sofern sie den Betrag von zehn Franken übersteigt.

Diese Zinsen laufen vom Tage der in Artikel 40 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung.

Artikel 38

**Rückerstattung der Entschädigung**

Jede zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuerstatten.

Im Falle eines Betrugs hat die Eisenbahn unbeschadet der strafrechtlichen Folgen außerdem Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem von ihr zu Unrecht gezahlten Betrag gleichkommt.

Artikel 39

**Haftung der Eisenbahn für ihre Leute**

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient.

Wenn indessen Bahnangestellte auf Verlangen eines Beteiligten Frachtbriefe ausstellen oder Übersetzungen anfertigen oder sonstige der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen besorgen, gelten sie als Beauftragte dessen, für den sie tätig sind.

## Kapitel II

## Reklamationen. Klagen. Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten aus dem Frachtvertrag Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag

Artikel 40

**Reklamationen**

§ 1. — Außergerichtliche Ansprüche aus dem Frachtvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 42 bezeichneten Eisenbahn anzubringen.

§ 2. — Zur Geltendmachung sind die nach Artikel 41 zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

§ 3. — Bei Geltendmachung solcher Ansprüche hat der Absender das Frachtbriefdoppel, der Empfänger den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist.

§ 4. — Der Frachtbrief, das Frachtbriefdoppel und die übrigen Belege, die der Berechtigte seiner Reklamation beifügen will, sind in Urschrift oder Abschrift vorzulegen, Abschriften auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form.

Bei der endgültigen Erledigung der Reklamation kann die Eisenbahn die Vorlage der Urschriften des Frachtbriefs, Frachtbriefdoppels oder des Nachnahmescheins verlangen, um auf ihnen die endgültige Erledigung zu beurkunden.

Artikel 41

**Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigte Personen**

§ 1. — Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Rückerstattung von Zahlungen, die auf Grund des Frachtvertrags geleistet worden sind, ist nur befugt, wer die Zahlung geleistet hat.

§ 2. — Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen wegen Nachnahmen (Artikel 19) ist nur der Absender befugt.

§ 3. — Zur gerichtlichen Geltendmachung sonstiger Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrags sind befugt:

der Absender, solange ihm nach Artikel 21 das Recht zusteht, nachträgliche Verfügungen über das Gut zu treffen;

der Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem ihm der Frachtbrief übergeben worden ist oder in dem er seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16 § 3 geltend gemacht hat.

Bei Erhebung der Klage hat der Absender das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Vermag er dies nicht, so kann er seinen Anspruch gegen die Eisenbahn nur mit Zustimmung des Empfängers oder dann gerichtlich geltend machen, wenn er nachweist, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

## Artikel 42

### Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind. Zuständigkeit

§ 1. — Ansprüche auf Rückerstattung eines Betrags, der auf Grund des Frachtvertrags gezahlt worden ist, können entweder gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen diejenige, zu deren Gunsten der zu hohe Betrag erhoben worden ist.

§ 2. — Ansprüche wegen Nachnahmen (Artikel 19) können nur gegen die Versandbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

§ 3. — Sonstige Ansprüche aus dem Frachtvertrag können nur gegen die Versandbahn, die Empfangsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Auch wenn die Empfangsbahn das Gut nicht erhalten hat, kann sie gleichwohl gerichtlich in Anspruch genommen werden.

Unter den bezeichneten Eisenbahnen steht dem Kläger die Wahl zu; mit der Erhebung der Klage erlischt das Wahlrecht.

§ 4. — Die Klage kann, wenn nicht in Staatsverträgen oder Konzessionen etwas anderes bestimmt ist, nur vor den zuständigen Gerichten des Staates erhoben werden, dem die beklagte Eisenbahn angehört.

Betreibt ein Eisenbahnunternehmen mehrere selbständige Eisenbahnnetze in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Eisenbahnnetze als besondere Eisenbahn im Sinne dieser Vorschrift angesehen.

§ 5. — Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den §§ 1, 2 und 3 bezeichneten Eisenbahnen erhoben werden, wenn sich die Klage auf denselben Frachtvertrag gründet.

§ 6. — Die Vorschriften dieses Artikels finden keine Anwendung auf den in Kapitel III dieses Titels geregelten Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

## Artikel 43

### Feststellung eines teilweisen Verlusts oder einer Beschädigung des Gutes

§ 1. — Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand und erforderlichenfalls auch das Gewicht des Gutes und, soweit dies möglich ist, Betrag und Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens sofort durch eine Tatbestandsaufnahme festzustellen, und zwar wenn möglich in Gegenwart des Berechtigten.

Dem Berechtigten ist auf sein Verlangen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

§ 2. — Wenn der Berechtigte die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, so kann er verlangen, daß der Zustand und das Gewicht des Gutes, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt wird; das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, wo dies geschieht.

## Artikel 44

### Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag

§ 1. — Mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag erloschen.

§ 2. — Jedoch erlöschen nicht:

1. Entschädigungsansprüche, bei denen der Berechtigte nachweist, daß der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;

2. Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn sie bei einer der in Artikel 42 § 3 bezeichneten Eisenbahnen binnen 30 Tagen, den Tag der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nicht mitgerechnet, angebracht werden;

3. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlusts oder wegen Beschädigung:

a) wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nach Artikel 43 festgestellt worden ist;

b) wenn die Feststellung, die nach Artikel 43 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

c) wenn eine nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beförderte Wagenladung nach Artikel 27 § 4 neu aufgegeben wird und der teilweise Verlust oder die Beschädigung bei der Ablieferung an den letzten Empfänger festgestellt worden ist.

4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden sind, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a) daß sich die Eisenbahn dem Berechtigten gegenüber nicht zur Feststellung des Zustands des Gutes auf der Bestimmungsstation bereiterklärt hat;

b) daß unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten die Feststellung nach Artikel 43 verlangt wird;

c) daß der Berechtigte beweist, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme des Gutes zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

5. Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen oder wegen Nachnahmen (Artikel 19).

§ 3. — Der Berechtigte kann die Annahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefs und Bezahlung der Kosten so lange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung des behaupteten Schadens stattgegeben ist.

Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, wenn sie nicht von der Eisenbahn anerkannt sind.

§ 4. — Wenn einzelne der im Frachtbrief verzeichneten Stücke bei der Ablieferung fehlen, so kann der Berechtigte in der in Artikel 16 § 1 vorgesehenen Quittung feststellen, daß diese genau zu bezeichnenden Stücke ihm nicht abgeliefert worden sind.

## Artikel 45

### Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag

§ 1. — Ansprüche aus dem Frachtvertrag verjähren in einem Jahre, wenn der geschuldete Betrag nicht bereits durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt worden ist.

Die Verjährungsfrist beträgt indessen drei Jahre:

a) bei Ansprüchen des Absenders auf Auszahlung einer Nachnahme, welche die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat;

b) bei Ansprüchen des Absenders auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufs;

c) bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens;

d) bei Ansprüchen wegen des in Artikel 38 erwähnten Falles des Betrugs.

§ 2. — Die Verjährung beginnt:

a) bei Entschädigungsansprüchen wegen teilweisen Verlusts, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tage der Ablieferung;

b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlusts mit dem 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;

c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Fracht, Nebengebühren oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifanwendung oder bei Rechenfehlern mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit dem Tage der Annahme des Gutes zur Beförderung;

bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Beträgen, die Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, mit dem Tage der Abrechnung der Frankaturrechnung mit dem Absender;

bei Ansprüchen der Eisenbahn auf Zahlung von Beträgen, die der Empfänger statt des Absenders oder die der Absender statt des Empfängers gezahlt hatte und welche die Eisenbahn dem Berechtigten zurückerstatten muß, mit dem Tage der Rückerstattung des Betrags;

d) bei Ansprüchen wegen Nachnahmen (Artikel 19) mit dem 42. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;

e) bei Ansprüchen auf Auszahlung eines Verkaufserlöses mit dem Tage des Verkaufs;

f) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Zuschlags mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in keinem Falle in der Frist inbegriffen.

§ 3. — Wenn der Berechtigte eine schriftliche Reklamation nach Artikel 40 bei der Eisenbahn eingereicht hat, wird der Lauf der Verjährung gehemmt. Der Lauf beginnt wieder mit dem Tage, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückgewiesen und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgegeben hat. Der Beweis des Eingangs der Reklamation oder des Bescheids und der Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich auf diese Tatsachen beruft.

Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

§ 4. — Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gelten für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung die Gesetze und Verordnungen des Staates, in dem die Klage erhoben wird.

### Artikel 46

### Unzulässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche

Ansprüche, die nach Artikel 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

## Kapitel III

## Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander

### Artikel 47

### Abrechnung unter den Eisenbahnen

§ 1. — Jede Eisenbahn, die bei der Aufgabe oder Ablieferung des Gutes die Fracht oder andere aus dem Frachtvertrag herrührende Forderungen eingezogen hat, ist verpflichtet, den beteiligten Eisenbahnen den ihnen zukommenden Anteil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

§ 2. — Die Übergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die folgende begründet für die erste das Recht, die zweite sofort mit der Fracht und den sonstigen Kosten zu belasten, die nach dem Frachtbrief auf dem Gute zur Zeit seiner Übergabe haften, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach § 1 dieses Artikels.

§ 3. — Die Versandbahn haftet vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Absender für die Fracht und sonstigen Kosten, die sie nicht erhoben hat, obwohl sie der Absender nach dem Frachtbrief übernommen hatte.

§ 4. — Liefert die Empfangsbahn das Gut ab, ohne bei der Ablieferung die Fracht und die sonstigen Kosten, mit denen es belastet war, einzuziehen, so ist sie vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Empfänger für die Bezahlung dieser Beträge verantwortlich.

### Artikel 48

### Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung

§ 1. — Hat eine Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach folgenden Bestimmungen zu:

a) die Eisenbahnen, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;

b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine solche Ausscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so bestimmen sich die Anteile der Eisenbahnen an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c);

c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so haften sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden nicht auf ihren Strecken verursacht worden ist. Die Verteilung erfolgt nach Verhältnis der Tarifkilometer.

§ 2. — Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht bezahlte Anteil unter alle anderen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Verhältnis der Tarifkilometer verteilt.

### Artikel 49

### Rückgriff bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist

§ 1. — Die Vorschriften des Artikels 48 finden auch bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist Anwendung. Wird die Überschreitung durch Unregelmäßigkeiten veranlaßt, die bei mehreren Eisenbahnen festgestellt worden sind, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen nach Verhältnis der Dauer der auf ihren Strecken vorgekommenen Verspätung zu verteilen.

§ 2. — Die in Artikel 11 dieses Übereinkommens festgesetzten Lieferfristen werden unter die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen wie folgt verteilt:

1. im Verkehr zweier Nachbarbahnen:

a) die Abfertigungsfrist wird zu gleichen Teilen verteilt;

b) die Beförderungsfrist wird nach dem Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede der beiden Eisenbahnen entfallen, verteilt;

2. im Verkehr zwischen drei oder mehr Bahnen:

a) vorweg werden aus der Abfertigungsfrist der ersten und der letzten Eisenbahn je zwölf Stunden bei Frachtgut, je sechs Stunden bei Eilgut zugeteilt;

b) der Rest der Abfertigungsfrist und ein Drittel der Beförderungsfrist werden zu gleichen Teilen unter alle beteiligten Eisenbahnen verteilt;

c) die beiden anderen Drittel der Beförderungsfrist werden nach dem Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede dieser Eisenbahnen entfallen, verteilt.

§ 3. — Zuschlagsfristen, auf die eine Eisenbahn Anspruch hat, werden dieser Eisenbahn zugeteilt.

§ 4. — Die Zeit von der Aufgabe des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist wird lediglich der Versandbahn zugeteilt.

§ 5. — Die obererwähnte Verteilung kommt nur in Betracht, wenn die Lieferfrist im ganzen nicht eingehalten worden ist.

### Artikel 50

### Verfahren bei Rückgriffen

§ 1. — Keine Eisenbahn, gegen die nach Artikel 48 oder 49 Rückgriff genommen wird, ist befugt, die Rechtmäßigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung zu bestreiten, wenn über die Entschädigung gerichtlich entschieden worden ist, nachdem der Eisenbahn durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt nach den Umständen des Falles die Fristen für die Streitverkündung und für den Beitritt.

§ 2. — Die den Rückgriff nehmende Eisenbahn hat sämtliche beteiligten Eisenbahnen, mit denen sie sich nicht gütlich geeinigt hat, mit derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Eisenbahnen erlischt.

§ 3. — Das Gericht hat in demselben Verfahren über alle Rückgriffe, mit denen es befaßt ist, zu entscheiden.

§ 4. — Den beklagten Eisenbahnen steht kein weiterer Rückgriff zu.

§ 5. — Die Verbindung des Rückgriffverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

### Artikel 51

### Zuständigkeit im Rückgriffverfahren

§ 1. — Das Gericht des Sitzes der Eisenbahn, gegen die der Rückgriff genommen wird, ist für alle Rückgriffklagen ausschließlich zuständig.

§ 2. — Ist die Klage gegen mehrere Eisenbahnen zu erheben, so hat die klagende Eisenbahn die Wahl unter den nach § 1 dieses Artikels zuständigen Gerichten.

### Artikel 52

### Besondere Vereinbarungen über den Rückgriff

Die Eisenbahnen können über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen treffen.

# Titel IV.

## Verschiedene Vorschriften.

### Artikel 53

#### Anwendung des inneren Rechtes

Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Gesetze und Vorschriften für den inneren Verkehr jedes Staates Anwendung.

### Artikel 54

#### Allgemeine Vorschriften über das Verfahren

In allen Rechtsstreitigkeiten, zu denen die unter dieses Übereinkommen fallenden Sendungen Anlaß geben, richtet sich das Verfahren nach dem Recht des zuständigen Gerichts, soweit nicht durch dieses Übereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind.

### Artikel 55

#### Vollstreckbarkeit der Urteile. Beschlagnahme und Sicherheitsleistung

§ 1. — Urteile, auch Versäumnisurteile, die auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens von dem zuständigen Gericht erlassen und nach den für das urteilende Gericht maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, sind in jedem anderen Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in diesem Staate vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhalts ist nicht zulässig.

Auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf solche Bestimmungen eines Urteils, die dem im Rechtsstreit unterlegenen Kläger außer den Kosten eine Entschädigung auferlegen.

§ 2. — Die aus einer internationalen Beförderung herrührenden Forderungen einer Eisenbahn gegen eine andere Eisenbahn, die nicht dem gleichen Staate angehört, können nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

§ 3. — Das rollende Material einer Eisenbahn mit Einschluß aller dazu gehörenden beweglichen Gegenstände dieser Eisenbahn kann in einem anderen Staate als demjenigen, dem die betreffende Eisenbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem die Eigentumsbahn angehört.

§ 4. — Eine Sicherheitsleistung für die Kosten des Rechtsstreits kann bei Klagen aus einem internationalen Frachtvertrag nicht gefordert werden.

### Artikel 56

#### Währungen. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen

§ 1. — Als Franken im Sinne dieses Übereinkommens oder seiner Anlagen gelten Goldfranken im Gewicht von 10/31 Gramm und 0,900 Feingehalt.

§ 2. — Die Eisenbahn hat die Kurse, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Frachten, Nachnahmen, Nebengebühren und sonstigen Beträge umrechnet, wenn sie in inländischer Währung bezahlt werden (Umrechnungskurse), durch Aushang am Schalter oder auf sonstige geeignete Weise bekanntzugeben.

§ 3. — Ebenso hat eine Eisenbahn, die fremdes Geld in Zahlung nimmt, die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie es annimmt (Annahmekurse).

### Artikel 57

#### Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr

§ 1. — Um die Ausführung dieses Übereinkommens zu erleichtern und zu sichern, besteht ein Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr, das folgende Aufgaben hat:

a) die Mitteilungen der Vertragsstaaten und der beteiligten Eisenbahnen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Eisenbahnen zur Kenntnis zu bringen;

b) Nachrichten aller Art, die für das internationale Beförderungswesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;

c) auf Verlangen der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander zu treffen;

d) die durch den internationalen Verkehr bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen sowie die Einziehung rückständiger Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Beziehungen der Eisenbahnen untereinander zu festigen;

e) die geschäftliche Behandlung der Anträge zur Abänderung dieses Übereinkommens vorzubereiten und gegebenenfalls den Zusammentritt von Konferenzen nach Artikel 60 vorzuschlagen.

§ 2. — Eine besondere Satzung, welche die Anlage V zu diesem Übereinkommen bildet, trifft Bestimmungen über Sitz, Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes sowie über die zur Ausübung seiner Tätigkeit notwendigen Mittel. Diese Satzung und die daran durch Vereinbarung aller Vertragsstaaten vorgenommenen Änderungen haben dieselbe Geltung und Geltungsdauer wie das Übereinkommen selbst.

## Artikel 58

### Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken

§ 1. — Das in Artikel 57 bezeichnete Zentralamt hat die Liste der diesem Übereinkommen unterstehenden Strecken aufzustellen und auf dem laufenden zu halten. Zu diesem Zwecke erhält es von den Vertragsstaaten die Mitteilungen über die Eintragung oder Streichung von Strecken einer Eisenbahn oder eines der in Artikel 2 bezeichneten Unternehmen.

§ 2. — Eine neue Strecke nimmt an der internationalen Beförderung erst nach Ablauf eines Monats teil, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über ihre Eintragung.

§ 3. — Das Zentralamt streicht ein Strecke, sobald derjenige Vertragsstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mitgeteilt hat, daß sie nicht mehr in der Lage ist, den durch das Übereinkommen auferlegten Verpflichtungen nachzukommen.

§ 4. — Jede Eisenbahn ist, sobald sie vom Zentralamt die Nachricht von der erfolgten Streichung erhalten hat, ohne weiteres berechtigt, alle sich aus der internationalen Beförderung ergebenden Beziehungen hinsichtlich der gestrichenen Strecke abzubrechen. Die bereits in Ausführung begriffenen Beförderungen sind jedoch vollständig auszuführen.

## Artikel 59

### Zulassung neuer Staaten

§ 1. — Will ein an diesem Übereinkommen nicht beteiligter Staat ihm beitreten, so hat er einen entsprechenden Antrag an die schweizerische Regierung zu richten; diese teilt den Antrag allen Vertragsstaaten mit und fügt eine Äußerung des Zentralamts über die Lage der Eisenbahnen des antragstellenden Staates hinsichtlich der internationalen Beförderung bei.

§ 2. — Wenn innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Absendung dieser Mitteilung nicht mindestens zwei Staaten der schweizerischen Regierung ihren Widerspruch bekanntgegeben haben, ist der Antrag rechtsverbindlich angenommen; die schweizerische Regierung teilt dies dem Antragsteller und allen Vertragsstaaten mit.

Andernfalls teilt die schweizerische Regierung allen Staaten und dem Antragsteller mit, daß die Prüfung des Antrags vertagt ist.

§ 3. — Jeder Beitritt wird einen Monat nach dem Tage der von der schweizerischen Regierung versandten Mitteilung wirksam.

## Artikel 60

### Revision des Übereinkommens

§ 1. — Die Vertreter der Vertragstaaten treten zur Revision des Übereinkommens auf Einladung der schweizerischen Regierung spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der letzten Konferenz beschlossenen Änderungen zusammen.

Auf Verlangen von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten ist eine Konferenz früher einzuberufen.

§ 2. — Das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens, das aus einer Revisionskonferenz hervorgeht, zieht auch gegenüber den Vertragsstaaten, die dieses neue Übereinkommen nicht ratifizieren, die Aufhebung des alten Übereinkommens nach sich.

§ 3. — Zur Fortbildung der Anlage I wird ein fachmännischer Ausschuß eingesetzt, über dessen Zusammensetzung und Geschäftsgang eine besondere Satzung, welche die Anlage VI zu diesem Übereinkommen bildet, nähere Bestimmungen trifft. Die Beschlüsse des Ausschusses werden durch Vermitt-

lung des Zentralamts unverzüglich den Regierungen der Vertragsstaaten mitgeteilt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb zweier Monate, vom Tage der Mitteilung an gerechnet, nicht mindestens zwei Regierungen Widerspruch erhoben haben. Sie treten am ersten Tage des dritten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem das Zentralamt den Regierungen der Vertragsstaaten von ihrer Annahme Kenntnis gegeben hat. Das Zentralamt bezeichnet bei der Mitteilung der Beschlüsse den Tag des Inkrafttretens.

### Artikel 61

**Besondere Bestimmungen für bestimmte Beförderungen. Zusatzbestimmungen**

§ 1. — Für die Beförderung von Privatwagen gelten die Bestimmungen der Anlage VII.

§ 2. — Für die Beförderung von Expreßgut können die Eisenbahnen durch Aufnahme entsprechender Vorschriften in ihre Tarife bestimmte, der Anlage VIII entsprechende Beförderungsbedingungen vereinbaren.

§ 3. — Für die nachgenannten Arten von Sendungen können zwei oder mehrere Vertragsstaaten durch Sonderabkommen, ebenso die Eisenbahnen durch Aufnahme entsprechender Vorschriften in ihre Tarife bestimmte Beförderungsbedingungen vereinbaren, die von diesem Übereinkommen abweichen dürfen; namentlich kann für diese Beförderungen die Verwendung einer anderen Frachturkunde als des in der Anlage II zum Übereinkommen vorgesehenen Frachtbriefs vereinbart werden:

1. Sendungen mit begebbaren Frachturkunden;
2. Sendungen, die nur gegen Übergabe des Frachtbriefdoppels abgeliefert werden;
3. Sendungen von Zeitungen;
4. Sendungen, die für Messen oder Ausstellungen bestimmt sind;
5. Sendungen von leeren oder beladenen Behältern;
6. Sendungen von Lademitteln sowie Mitteln zum Schutze des rollenden Gutes gegen Wärme und Kälte.

§ 4. — Die von einzelnen dem Übereinkommen angehörenden Staaten oder Eisenbahnen zur Ausführung des Übereinkommens etwa erlassenen Zusatzbestimmungen sind dem Zentralamt mitzuteilen.

Die vereinbarten Zusatzbestimmungen können bei den Eisenbahnen, die ihnen beigetreten sind, in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt werden; sie dürfen aber die Vorschriften des Übereinkommens nicht abändern.

Ihre Einführung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

### Artikel 62

**Dauer der durch den Beitritt zum Übereinkommen eingegangenen Verpflichtungen**

§ 1. — Die Dauer dieses Übereinkommens ist unbeschränkt. Jedoch kann jeder Vertragstaat unter den nachstehenden Bedingungen zurücktreten:

Das Übereinkommen ist bis zum 31. Dezember des fünften Jahres nach dem Tage seines Inkrafttretens für jeden Vertragsstaat verbindlich. Jeder Staat, der nach Ablauf dieser Frist zurückzutreten wünscht, hat diese Absicht wenigstens ein Jahr vorher der schweizerischen Regierung mitzuteilen, die allen Vertragsstaaten davon Kenntnis gibt.

In Ermanglung einer Kündigung innerhalb der bezeichneten Frist erstreckt sich die Verpflichtung ohne weiteres auf weitere drei Jahre und so fort von drei zu drei Jahren, sofern nicht wenigstens ein Jahr vorher auf den 31. Dezember des letzten Jahres eines der dreijährigen Zeiträume gekündigt wird.

§ 2. — Für die neuen Staaten, die im Laufe des fünfjährigen oder eines der dreijährigen Zeiträume zugelassen werden, ist das Übereinkommen bis zum Ende dieses Zeitraums und weiter bis zum Ende jedes folgenden Zeitraums verbindlich, sofern sie nicht wenigstens ein Jahr vor dem Ablauf eines dieser Zeiträume ihren Rücktritt erklärt haben.

### Artikel 63

**Ratifikation**

Dieses Übereinkommen ist zu ratifizieren; die Ratifikationsurkunden sind so bald wie möglich bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

Sobald das Übereinkommen von 15 Staaten ratifiziert ist, kann sich die schweizerische Regierung mit den beteiligten Regierungen ins Einvernehmen setzen, um mit ihnen die Möglichkeit der Inkraftsetzung dieses Übereinkommens zu prüfen.

### Artikel 64

### Wortlaute des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen

Dieses Übereinkommen ist dem diplomatischen Gebrauch entsprechend in französischer Sprache abgeschlossen und unterzeichnet.

Dem französischen Wortlaut sind ein deutscher und ein italienischer Wortlaut beigefügt, die als amtliche Übersetzungen gelten.

Bei Nichtübereinstimmung entscheidet der französische Wortlaut.

## Titel V.

## Uebergangsbestimmungen.

### Artikel 65

Da der Wert der in den verschiedenen Staaten im Umlauf befindlichen Geldsorten starken Schwankungen unterworfen ist und da anderseits einzelne Staaten aus wirtschaftlichen oder finanziellen Gründen sich veranlaßt sehen können, Bestimmungen zu treffen, die geeignet wären, Schwierigkeiten bei der Anwendung des Titels III Kapitel III hervorzurufen, kann jeder Staat durch Tarifvorschriften oder durch Maßnahmen der Staatsgewalt, wie eine allgemeine oder besondere Ermächtigung an die Eisenbahnverwaltungen, die Bestimmungen der Artikel 17, 19 und 21 des Übereinkommens abändern, indem für bestimmte Verkehre vorgeschrieben wird:

1. a) daß Sendungen aus diesem Staate nur zugelassen werden, wenn sie bis zu seinen Grenzen frankiert sind;

b) daß Sendungen beim Eintritt in diesen Staat mit keinerlei Kosten belastet sein dürfen oder daß Sendungen im Verkehr nach diesem Staate bei der Aufgabe nur bis zu seinen Grenzen frankiert werden dürfen;

c) daß die Frachten für Durchgangssendungen durch diesen Staat nach den Vereinbarungen unter den Beteiligten entweder im Versandstaat oder im Empfangstaat bezahlt werden;

2. daß bei Sendungen über Linien dieses Staates keine Nachnahmen oder Barvorschüsse zugelassen werden;

3. daß der Versender den Frachtvertrag hinsichtlich der Frankierung und der Nachnahme nicht abändern darf.

Die auf Grund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen sind dem Zentralamt in Bern bekanntzugeben. Sie treten frühestens nach Ablauf von acht Tagen nach dem Tage in Kraft, an dem das Zentralamt diese Maßnahmen den übrigen Vertragsstaaten zur Kenntnis gebracht hat. Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der obengenannten Staaten und die Delegierten der Regierungskommission des Saarbeckengebiets dieses Übereinkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Rom am 23. November 1933 in doppelter Urschrift, wovon die eine im Archiv des Ministeriums des Äußeren des Königreichs Italien aufbewahrt wird, während die andere durch die italienische Regierung der schweizerischen Regierung zur Hinterlegung in ihrem Archiv übersandt wird. Eine gleichlautende beglaubigte Abschrift dieses Übereinkommens wird durch die italienische Regierung allen auf der Konferenz vertretenen Staaten sowie der portugiesischen Regierung übersandt werden.

(Folgen die Unterschriften.)

Anlage I
(Artikel 4)

## Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.

Siehe den seit 1. Juli 1933 geltenden Wortlaut.

Die Überschrift der Klasse VI ist wie folgt abgeändert:
„Ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe."

# INTERNATIONALE EISENBAHNBEFÖRDERUNG

## Frachtbrief[1)]

**Gewöhnliche Fracht**

Zollbehandlung auf Bahnhof

Abgefertigt nach ...

über ...

Kontroll-Stempel

Angabe der vom Absender übernommenen Kosten (Frankaturvermerk)

Nr. der Frachtkarte

An ...

Strasse u. Hausnummer ...

in (Ort und Land) ...

**Wagen**

| Gattung* | Nummer* | Eigentumsmerkmal* | Ladegewicht Ladefläche | Eigengewicht bei Privatwagen |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

* Vom Absender nur auszufüllen, wenn er selbst verlädt

**Bestimmungsstation** ...

**Etwaiger Vermerk:** „bahnlagernd" oder „Hauszufuhr" ...

**Versandbahn** ...

**Empfangsbahn** ...

Verladen durch (Eisenbahn oder Absender): ...

Anzuwendende Tarife und Wegevorschrift

Erklärung über die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden. Bezeichnung der Beilagen. Zahl und Beschreibung der Zollverschlüsse. Etwaige Bezeichnung eines Bevollmächtigten. Sonstige in den Gesetzen oder Vorschriften vorgesehene Erklärungen.

Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Der Absender hat in den Feldern, die er nicht ausfüllt, einen Strich zu machen.

| Anschrift oder Zeichen und Nummer | Anzahl | Art der Verpackung | Bezeichnung des Gutes | Wirkliches Rohgewicht kg |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

**Interesse an der Lieferung** (in Buchstaben)

**Barvorschuss, Nachnahme**

Einzelnachweis

**Barvorschuss** (in Buchstaben)

**Nachnahme**

Vorname und Name sowie Anschrift des Absenders: ..., den ... 19...

Unterschrift

| Stempel der Versandstation | Wiegestempel | Stempel der Bestimmungsstation |
|---|---|---|
| | | |

1) Für die Beförderung gelten das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die einschlägigen Vorschriften und Tarife der beteiligten Bahnen.

(Papierbreite 420 mm)

| Für die Frachtberechnung abgerundetes Gewicht | Tarif Tarifklasse | Frachtsatz | Vom Absender zu bezahlen | Rechnung<br>Kurs und Tag der Umrechnung | Vom Empfänger zu erheben |
|---|---|---|---|---|---|
| kg | | | | Gebühr für Angabe des Interesses an der Lieferung | |
| | | | | Barvorschuß | |
| | | | | Nachnahme | |
| | | | | Nachnahmegebühr | |
| | | | | Fracht bis | |
| | | | | zu übertragen | |



| Für die Frachtberechnung abgerundetes Gewicht | Tarif Tarifklasse | Frachtsatz | Rechnung<br>Kurs und Tag der Umrechnung | Vom Empfänger zu erheben |
|---|---|---|---|---|
| kg | | | Übertrag | |

| Übergangstempel |
|---|
| 1 |
| 2 |
| 3 |
| 4 |
| 5 |
| 6 |
| 7 |

Anlage II
(Artikel 6)

# INTERNATIONALE EISENBAHNBEFÖRDERUNG

## Frachtbriefdoppel[1)]

### Gewöhnliche Fracht

Kontroll-Stempel

Zollbehandlung auf Bahnhof

Abgefertigt nach ........
über ........

Angabe der vom Absender übernommenen Kosten (Frankaturvermerk)

Nr. der Frachtkarte

An ........

Strasse u. Hausnummer ........

in (Ort und Land) ........

| Wagen | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Gattung* | Nummer* | Eigentumsmerkmal* | Ladegewicht Ladefläche | Eigengewicht bei Privatwagen |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

* Vom Absender nur auszufüllen, wenn er selbst verlädt

Bestimmungstation ........

Etwaiger Vermerk: „bahnlagernd" oder „Hauszufuhr" ........

Versandbahn ........

Empfangsbahn ........

Verladen durch (Eisenbahn oder Absender): ........

Anzuwendende Tarife und Wegevorschrift

Erklärung über die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden. Bezeichnung der Beilagen. Zahl und Beschreibung der Zollverschlüsse. Etwaige Bezeichnung eines Bevollmächtigten. Sonstige in den Gesetzen oder Vorschriften vorgesehene Erklärungen.

Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Der Absender hat in den Feldern, die er nicht ausfüllt, einen Strich zu machen.

| Anschrift oder Zeichen und Nummer | Anzahl | Art der Verpackung | Bezeichnung des Gutes | Wirkliches Rohgewicht kg |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

in Buchstaben

Interesse an der Lieferung

Barvorschuss, Nachnahme

Einzelnachweis

in Buchstaben

Barvorschuss

Nachnahme

Vorname und Name sowie Anschrift des Absenders: ........, den ........ 19..

Unterschrift

| Stempel der Versandstation | | Wiegestempel | Stempel der Bestimmungstation |
|---|---|---|---|
| | | | |

[1)] Für die Beförderung gelten das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die einschlägigen Vorschriften und Tarife der beteiligten Bahnen.

(Papierbreite 420 mm)

| Für die Frachtberechnung abgerundetes Gewicht | Tarif Tarifklasse | Frachtsatz | Vom Absender zu bezahlen | Rechnung — Kurs und Tag der Umrechnung | Vom Empfänger zu erheben |
|---|---|---|---|---|---|
| kg | | | | Gebühr für Angabe des Interesses an der Lieferung | |
| | | | | Barvorschuß | |
| | | | | Nachnahme | |
| | | | | Nachnahmegebühr | |
| | | | | Fracht bis | |
| | | | | zu übertragen | |



| Für die Frachtberechnung abgerundetes Gewicht | Tarif Tarifklasse | Frachtsatz | Rechnung — Kurs und Tag der Umrechnung | Vom Empfänger zu erheben |
|---|---|---|---|---|
| kg | | | Übertrag | |

| Übergangstempel |
|---|
| 1 |
| 2 |
| 3 |
| 4 |
| 5 |
| 6 |
| 7 |

Anlage III.
(Artikel 12)

# Fehlen oder Mängel der Verpackung

## Allgemeine Erklärung

*Die Station* .................................... *der* .................................... *Bahn* *übernimmt vom heutigen Tage an auf mein Ersuchen die nachbezeichneten Güter, die von mir zur Beförderung aufgegeben werden:*

..........................................................................................

..........................................................................................

..........................................................................................

*Ich erkenne hiermit an, daß diese Güter, wenn sie von einem Frachtbrief begleitet sind, der einen Hinweis auf diese allgemeine Erklärung enthält, unverpackt*) in der nachfolgend beschriebenen mangelhaften Verpackung aufgegeben sind:*)*

..........................................................................................

..........................................................................................

..........................................................................................

..........................................................................................

...................................., *den* .................................... *19*..........
(Unterschrift)

*) *Das nicht Zutreffende ist zu streichen.*

**Anlage IV.**
(Artikel 21)

# Nachträgliche Verfügung

*Die Station* .................................................... *der* .................................................... *Bahn*
*wird ersucht, die nachstehend bezeichnete Sendung:*

| Zeichen und Nummer | Anzahl | Art der Verpackung | Bezeichnung des Gutes | Gewicht (kg) |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

*die mit* $\frac{\textit{Eilfrachtbrief}}{\textit{Frachtbrief}}$ **) vom* .................................................... *19*........ *zur Beförderung*
*an* .................................................... *in* ....................................................
*aufgegeben wurde,*

1. *auf der Versandstation an* .................................................... *zurückzugeben;*)*
2. *in Erwartung weiterer Verfügungen unterwegs anzuhalten;*)*
3. *in Erwartung weiterer Verfügungen nicht abzuliefern;*)*
4. *an* .................................................... *in* .................................................... *Station der* .................................................... *Eisenbahn abzuliefern;*)*
5. *nur gegen Bezahlung einer Nachnahme von* ........................ *abzuliefern;*)*
   (in Buchstaben)
6. *nicht gegen Bezahlung der im Frachtbrief angegebenen Nachnahme, sondern gegen Bezahlung einer Nachnahme von* ........................ *abzuliefern;*
   (in Buchstaben)
7. *ohne Erhebung einer Nachnahme abzuliefern,*)*
8. *franko* .................................................... *abzuliefern.*)*

.................................., *den* .................................. *19*........
(Unterschrift)

**) Das nicht Zutreffende ist zu streichen.*

---

*An die Station* .................................................... *der* .................................................... *Eisenbahn*

*Vorstehende nachträgliche Verfügungen des Absenders werden zur Ausführung unter Beachtung der Bestimmungen des Art. 22 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr übermittelt. Sie wurden auf dem vom Absender vorgelegten Frachtbriefdoppel vermerkt. Die Bescheinigung über die Nachnahme wurde berichtigt — eingezogen. Diese Erklärung bezieht sich auf unser Telegramm — unsern Fernspruch — vom* .................................. *Nr.* ..............

.................................., *den* .................................. *19*........

**Die Eilgutabfertigung.**
**Die Güterabfertigung.**

**Anlage V**
**(Artikel 57)**

# Satzung des Zentralamts für den internationalen Eisenbahnverkehr.

## Artikel 1

§ 1. — Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr hat seinen Sitz in Bern. Die Organisation des Zentralamts im Rahmen der in Artikel 57 des Übereinkommens getroffenen Bestimmungen sowie die Aufsicht über seine Geschäftsführung werden dem schweizerischen Bundesrat übertragen.

§ 2. — Die Kosten des Zentralamts werden von den Vertragstaaten nach dem Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken oder der Strecken getragen, die von Unternehmen betrieben werden, die zur Beteiligung an den nach den Bedingungen des Übereinkommens ausgeführten Beförderungen zugelassen sind. Indessen tragen die Schiffahrtsunternehmen nur nach der Hälfte ihrer Streckenlängen zu den Kosten bei. Der Beitrag jedes Staates beträgt höchstens 1.40 Fr. für den Kilometer. Die Höhe des auf den Kilometer Eisenbahnstrecke entfallenden Jahreskredits wird für jedes Geschäftsjahr durch den schweizerischen Bundesrat nach Anhörung des Zentralamts und unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse und Bedürfnisse festgesetzt. Der Kredit wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamts den Betrag des auf dieser Grundlage berechneten Kredits nicht erreicht haben, ist der nicht ausgegebene Rest dem Pensions- und Unterstützungsfonds zuzuführen, dessen Zinsen zur Unterstützung oder Entschädigung der Beamten und Angestellten des Zentralamts dienen sollen, die wegen vorgerückten Alters, infolge von Unfällen oder Krankheit dauernd zur weiteren Erfüllung ihrer Dienstpflichten unfähig werden.

Bei Vorlage des jährlichen Geschäftsberichts und der jährlichen Kostenrechnung an die Vertragsstaaten wird das Zentralamt sie auffordern, ihren Kostenbeitrag für das verflossene Geschäftsjahr zu zahlen. Wenn ein Staat bis zum 1. Oktober seinen Anteil nicht bezahlt hat, wird er ein zweites Mal hierzu aufgefordert. Wenn diese Aufforderung erfolglos bleibt, hat das Zentralamt sie im Anfang des folgenden Jahres bei Übersendung des Berichts über das verflossene neue Geschäftsjahr zu wiederholen. Wenn bis zum folgenden 1. Juli auch diese Mahnung erfolglos geblieben ist, wird an den säumigen Staat eine vierte Aufforderung gerichtet, um ihn zur Zahlung der beiden fälligen Jahresbeiträge zu veranlassen; wenn diese erfolglos bleibt, wird das Zentralamt dem Staate drei Monate später mitteilen, daß, wenn die erwartete Zahlung nicht bis zum Schluß des Jahres geleistet werde, seine Nichtzahlung als stillschweigende Erklärung seines Willens, aus dem Übereinkommen auszuscheiden, angesehen werden würde. Wenn diesem letzten Schritt bis zum 31. Dezember keine Folge gegeben wird, wird das Zentralamt von dem stillschweigend durch den säumigen Staat erklärten Wunsch, aus dem Übereinkommen auszuscheiden, Kenntnis nehmen und zur Streichung der Strecken dieses Staates aus der Liste der zum internationalen Verkehr zugelassenen Strecken schreiten.

Die nicht wiedererlangten Beträge sollen nach Möglichkeit aus den laufenden Mitteln, über die das Zentralamt verfügt, gedeckt werden und können auf vier Geschäftsjahre verteilt werden. Der Teil des Fehlbetrags, der auf diese Weise nicht gedeckt werden kann, wird auf ein besonderes Rechnungskonto gebucht, mit dessen Betrag die übrigen Staaten im Verhältnis der Kilometerzahl ihrer Strecken belastet werden, die zur Zeit der Rechnungsstellung dem Übereinkommen angehörten. Dabei wird jeder Staat in dem Ausmaß beteiligt, wie er bereits während des zweijährigen Zeitraums, der mit dem Austritt des säumigen Staates abschließt, dem Übereinkommen gleichzeitig mit ihm angehört hat. Ein Staat, dessen Strecken unter den im vorhergehenden Absatz genannten Bedingungen gestrichen worden sind, kann sie dem internationalen Verkehr nur dann wieder unterstellen lassen, wenn er vorher die Beträge, die er schuldig geblieben ist, für die betreffenden Jahre bezahlt, und zwar mit fünf vom Hundert Zinsen, deren Lauf am Ende des sechsten Monats nach dem Tage beginnt, an dem das Zentralamt ihn erstmals aufgefordert hat, die auf ihn entfallenden Kostenbeiträge zu zahlen.

## Artikel 2

§ 1. — Das Zentralamt gibt eine Monatsschrift heraus, welche die zur Anwendung des Übereinkommens notwendigen Mitteilungen enthält, namentlich über die Liste der Strecken der Eisenbahnen und anderen Unternehmen sowie über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände und außerdem die Nachrichten über Rechtsprechung und Statistik, deren Veröffentlichung es für zweckmäßig hält.

§ 2. — Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Stück wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Verwaltung zugesandt. Weitere gewünschte Stücke sind zu einem von dem Zentralamt festzusetzenden Preise zu bezahlen.

### Artikel 3

§ 1. — Die aus dem internationalen Verkehr herrührenden, unbezahlt gebliebenen Forderungen können von der fordernden Verwaltung dem Zentralamt zur Erleichterung der Eintreibung mitgeteilt werden. Zu diesem Zwecke fordert das Zentralamt das schuldnerische Beförderungsunternehmen auf, den geschuldeten Betrag zu begleichen oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

§ 2. — Ist das Zentralamt der Ansicht, daß die Weigerung genügend begründet ist, so hat es die Parteien vor das zuständige Gericht zu verweisen.

§ 3. — Wenn das Zentralamt der Ansicht ist, daß der Betrag ganz oder teilweise wirklich geschuldet wird, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen bestimmen, daß das schuldnerische Beförderungsunternehmen die Schuld ganz oder teilweise an das Zentralamt abzuführen hat; der so bezahlte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch das zuständige Gericht in Händen des Zentralamts.

§ 4. — Wenn ein Beförderungsunternehmen binnen zweier Wochen der Aufforderung des Zentralamts nicht nachkommt, so ist es erneut unter Androhung der Folgen der Nichtzahlung zur Zahlung aufzufordern.

§ 5. — Wird auch dieser zweiten Aufforderung nicht binnen zehn Tagen entsprochen, so hat das Zentralamt an den Staat, dem das Beförderungsunternehmen angehört, eine mit Gründen versehene Mitteilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maßnahmen in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die Strecken des schuldnerischen Beförderungsunternehmens weiter in der Liste zu belassen sind.

§ 6. — Wenn der Staat, dem das schuldnerische Beförderungsunternehmen angehört, erklärt, daß er trotz der Nichtzahlung dessen Strecken von der Liste nicht streichen zu lassen gedenkt, oder wenn er während sechs Wochen die Mitteilung des Zentralamts unbeantwortet läßt, so wird rechtswirksam angenommen, daß er die Gewähr für die Zahlungsfähigkeit des genannten Unternehmens übernimmt, soweit es sich um Forderungen aus dem internationalen Verkehr handelt.

Anlage VI
(Artikel 60)

## Satzung des fachmännischen Ausschusses.

### Artikel 1

Im fachmännischen Ausschuß sind Deutschland, Frankreich und Italien ständig vertreten. Alle anderen Vertragsstaaten können sich in den Sitzungen des Ausschusses vertreten lassen, wenn sie es für notwendig halten.

### Artikel 2

Die Regierungen der Vertragsstaaten teilen ihre Wünsche und Anträge zur Anlage I mit Begründung dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mit; das Zentralamt bringt sie sofort den übrigen Vertragsstaaten zur Kenntnis; es beruft den Ausschuß je nach Bedarf zu einer Sitzung ein. Die Anberaumung der Ausschußsitzungen wird allen Vertragsstaaten zwei Monate vorher unter genauer Bezeichnung der Verhandlungsgegenstände mitgeteilt.

### Artikel 3

Der Ausschuß ist verhandlungsfähig, wenn drei Vertragsstaaten vertreten sind.

### Artikel 4

Der Ausschuß bezeichnet für jede Tagung seinen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter.

### Artikel 5

Die Beschlüsse des Ausschusses werden mit Stimmenmehrheit der vertretenen Staaten gefaßt; bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

### Artikel 6

Die Staaten tragen die Kosten ihrer Vertretungen.

### Artikel 7

Das Zentralamt bildet die Geschäftsstelle des Ausschusses und besorgt die Schriftführung.

### Artikel 8

Der Direktor oder in seiner Vertretung der Vizedirektor des Zentralamts nimmt an den Sitzungen des Ausschusses mit beratender Stimme teil.

Anlage VII
(Artikel 61)

# Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen. (J. O. P.)

## Artikel 1

### Begriff des Privatwagens

§ 1. — Als Privatwagen, die im internationalen Verkehr zugelassen werden, gelten die in § 2 genannten besonderen Wagenarten, die eine Eisenbahn auf den Namen eines Privaten (Person oder Gesellschaft) eingestellt hat und die mit der besonderen Bezeichnung [P] versehen sind. Für die Anwendung dieser Vorschriften gilt als Eigentümer des Wagens, wer die Einstellung erwirkt hat (Einsteller). Sein Name oder seine Firma muß auf dem Wagen angeschrieben sein.

§ 2. — Solche Wagen sind:

a) Behälterwagen (Kessel-, Gefäß-, Faß-, Bassin-, Topf-, Tank-Wagen);

b) Maschinenwagen zur Erzeugung von Kälte oder Wärme, gleichgültig ob ihr Fassungsraum vollständig von der Maschinenanlage eingenommen wird oder nicht;

c) sonstige Wagen, die zur Beförderung bestimmter Güter besonders eingerichtet sind.

Die Eisenbahnen können vereinbaren, daß in bestimmten Verbindungen auch andere als die oben genannten Wagen zugelassen werden.

§ 3. — Die Eisenbahn, in deren Wagenpark der Wagen eingestellt ist, hat allein zu entscheiden, ob nach den vorstehenden Bestimmungen der Wagen im internationalen Verkehr zuzulassen ist.

## Artikel 2

### Verfügungsrecht

§ 1. — Das Verfügungsrecht über einen Privatwagen steht grundsätzlich dem Einsteller zu.

§ 2. — Der Absender eines leeren oder beladenen Privatwagens, der nicht Einsteller dieses Wagens ist, muß der Versandstation zugleich mit dem Frachtbrief eine schriftliche Erklärung des Wageneinstellers übergeben, in der dieser sich mit der beabsichtigten Beförderung des Wagens einverstanden erklärt. Die Eisenbahn kann auf diese schriftliche Erklärung verzichten, wenn die Versandstation des leeren oder beladenen Wagens derjenigen Verwaltung angehört, bei welcher der Wagen eingestellt ist, und wenn der Einsteller damit einverstanden ist. Diese Zustimmung muß der einstellenden Eisenbahn schriftlich mitgeteilt werden und kann sich entweder auf einen Teil oder die Gesamtzahl der auf den Namen des betreffenden Einstellers eingestellten Wagen beziehen.

Eine Erklärung des Einstellers ist nicht erforderlich, wenn ein von ihm leer zur Beladung aufgelieferter Wagen vom Empfänger auf der Station, in der er leer eingelaufen ist, beladen zur Beförderung übergeben wird.

Der Absender eines leeren Wagens kann ohne Einverständnis des Einstellers den Frachtvertrag nicht abändern.

§ 3. — Wird ein leerer oder beladener Privatwagen von einem Absender, der nicht zugleich Einsteller des Wagens ist, zur Beförderung übergeben, so ruht vorbehaltlich der Bestimmung des Artikels 3 § 5 das Verfügungsrecht des Einstellers für die Dauer der Beförderung.

§ 4. — Wenn der Einsteller nichts anderes verfügt, ist der Empfänger eines in einem Privatwagen angekommenen Gutes berechtigt, den leeren oder beladenen Wagen an den Einsteller nach der Heimatstation zurückzusenden.

§ 5. — Wenn der Einsteller nichts anderes verfügt und der Empfänger von dem ihm nach § 4 zustehenden Recht keinen Gebrauch macht, ist die Eisenbahn berechtigt, den Wagen nach Entladung ohne weiteres auf Kosten des Einstellers mit einem auf seinen Namen und an seine Anschrift lautenden Frachtbrief an die Heimatstation zurückzusenden.

Diese Bestimmung gilt auch für leer zur Beladung angekommene und vom Empfänger nicht binnen acht Tagen nach der Ankunft beladen aufgegebene Privatwagen, wenn der Einsteller vor Ablauf der Frist nicht anderweit verfügt hat.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten nicht für Wagen, die auf Privatanschlußgleisen stehen.

## Artikel 3

### Beförderungsbedingungen für Privatwagen

§ 1. — Die leeren Privatwagen sind mit internationalem Frachtbrief zur Beförderung aufzugeben.

§ 2. — Der Absender hat im Frachtbrief außer den im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgeschriebenen Eintragungen folgende Angaben zu machen:

a) bei leeren Wagen in der Spalte „Bezeichnung des Gutes" den Vermerk „leer zur Beladung" oder „leer zurück";

b) bei leeren oder beladenen Wagen in der Spalte „Zeichen und Nummer" die Einstellungsbahn, die Nummer und die Heimatstation des Wagens.

§ 3. — Der Privatwagen darf nur zur Beförderung derjenigen Güter benutzt werden, für die er bestimmt ist.

§ 4. — Wenn der Privatwagen mit Sondereinrichtungen (Kühlvorrichtungen, Wasserbehältern, maschinellen Einrichtungen usw.) versehen ist, so hat der Absender oder der Empfänger für die Bedienung dieser Einrichtungen zu sorgen.

§ 5. — Wird ein leer zur Beladung aufgelieferter Wagen unterwegs so beschädigt, daß er nach dem Ermessen der Eisenbahn nur noch in leerem Zustand laufen kann, so hat die Station, wo die Beschädigung festgestellt wird, den Wagen auszusetzen und sofort auf Kosten des Einstellers dessen Anweisung unmittelbar durch Privattelegramm einzuholen. Ist der Einsteller nicht zugleich Absender des Wagens, so hat die Station, wo die Beschädigung festgestellt wurde, auch den Absender durch Vermittlung der Versandstation zu benachrichtigen.

Erteilt der Einsteller binnen acht Tagen nach Absendung des Telegramms keine Anweisung, so ist die Eisenbahn berechtigt, den Wagen ohne weiteres mit einem auf den Namen und die Anschrift des Einstellers lautenden Frachtbrief an die Heimatstation zurückzusenden. Die Gründe für die Zurücksendung des Wagens sind im Frachtbrief zu vermerken.

Die Beförderungskosten und die sonstigen bis Aussetzungstation aufgelaufenen Kosten sowie die Kosten, die sich aus der Ausführung der Anweisung des Einstellers oder daraus ergeben, daß die Eisenbahn den Wagen von sich aus an die Heimatstation zurücksendet, haften auf der Sendung.

Die Rechte des Einstellers nach den Bestimmungen des nachstehenden Artikels 5 bleiben gewahrt, wenn die Aussetzung des Wagens durch die Eisenbahn verschuldet worden ist.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten auch:

a) für leer zur Beladung aufgelieferte oder leer zurücklaufende Wagen, die unterwegs durch eine Beschädigung laufunfähig werden. Leer zurücklaufende Wagen, die unterwegs beschädigt werden, ohne dadurch laufunfähig zu werden, sind an ihre Bestimmungsstation weiterzuleiten;

b) für beladene Wagen, die infolge einer Beschädigung laufunfähig oder zur Weiterbeförderung des Gutes ungeeignet werden. In diesem Falle hat die Eisenbahn, sofern sie es nicht vorzieht, den Wagen umzuladen, die Anweisung des Absenders darüber einzuholen, was mit dem Gute zu geschehen hat. Handelt es sich um leicht verderbliche Güter, so ist die Eisenbahn berechtigt, sie ohne weiteres bestmöglich zu verkaufen; der Absender ist hiervon telegraphisch auf seine Kosten zu benachrichtigen. Ist das Gut von Amts wegen oder auf Verlangen des Absenders umgeladen oder ist es verkauft worden, so hat die Eisenbahn den Einsteller um Verfügung über den Wagen zu ersuchen.

Die Verfügung des Einstellers braucht nicht eingeholt zu werden, wenn es sich nur um geringfügige Ausbesserungen zur Wiederherstellung der Lauf- oder Verwendungsfähigkeit des Wagens handelt und die Eisenbahn sie auf eigene Kosten ausführt.

## Artikel 4

### Ausschluß von Nachnahmen, Barvorschüssen und der Angabe des Interesses an der Lieferung bei leeren Privatwagen

§ 1. — Sendungen von leeren Privatwagen dürfen weder mit Nachnahmen noch mit Barvorschüssen belastet werden. Jedoch kann die Eisenbahn sie mit den Vorfrachten und allgemein mit allen ihr entstehenden Kosten belasten.

§ 2. — Bei Beförderung von leeren Privatwagen ist eine Angabe des Interesses an der Lieferung unzulässig.

## Artikel 5

### Haftung

§ 1. — Für die Überschreitung der Lieferfrist eines leeren Wagens haftet die Eisenbahn nur gegenüber dem Einsteller.

Die Lieferfristen ruhen während der Zeit des Stillstands des Wagens bei Beschädigungen, die eine Fortsetzung der Beförderung verhindern.

§ 2. — Bei Überschreitung der Lieferfrist für Güter, die in Privatwagen verladen sind, wird für verspätete Rückgabe des Wagens keine Haftung übernommen.

§ 3. — Bei Verlust oder Beschädigung eines Privatwagens oder bei Verlust seiner Bestandteile haftet die Eisenbahn nur gegenüber dem Einsteller des Wagens.

§ 4. — Bei Verlust oder Zerstörung eines Privatwagens haftet die Eisenbahn nur nach dem Einstellungsvertrag und nach den Vorschriften der Verordnungen oder Tarife.

§ 5. — Bei Beschädigung eines Privatwagens oder bei Verlust von Bestandteilen hat die Eisenbahn den Tatbestand nach Artikel 43 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr festzustellen. Wenn der Einsteller des Wagens nachweist, daß der Schaden durch ein Verschulden der Eisenbahn verursacht ist, so hat die Einstellungsbahn dem Einsteller auf sein Verlangen die ihm erwachsenen Wiederherstellungskosten des Wagens unter Ausschluß aller weiteren Ansprüche vorbehaltlich der nachstehenden Bestimmungen zu erstatten.

§ 6. — Für den Verlust oder die Beschädigung von losen Wagenbestandteilen haftet die Eisenbahn nur, wenn die Bestandteile auf beiden Wagenlängsseiten oder bei gedeckten Wagen im Wageninnern angeschrieben sind. Die Eisenbahn haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung von losen Geräten.

§ 7. — Die Eisenbahn haftet für Beschädigungen von Gefäßen aus Ton, Glas, Terrakotta usw. nur dann, wenn diese Schäden mit einer anderen Beschädigung des Wagens zusammenhängen, für die nach den vorhergehenden Bestimmungen die Eisenbahn haftet.

Sie haftet auch für die Beschädigung von Gefäßen, die im Inneren eine Verkleidung (Email, Ebonit usw.) haben, nur dann, wenn das Gefäß selbst Spuren einer äußeren Beschädigung aufweist, für welche die Eisenbahn haftet.

§ 8. — Die Eisenbahn haftet nicht für Beschädigungen des Wagens, die durch Brand oder Explosion verursacht werden.

§ 9. — Der Einsteller haftet für alle Schäden, die der Eisenbahn oder Dritten durch die Sondereinrichtungen (Heiz- und Kühlvorrichtungen usw.) und ihren Betrieb, durch den gestellten Begleiter, durch die im Wagen mitgeführten notwendigen Betriebsmittel für diese Einrichtungen, durch mangelhaften Verschluß oder durch ein sonstiges Ereignis entstehen, das durch die Verwendung oder den Lauf des Wagens verursacht wird. Der Einsteller haftet jedoch nicht, wenn die Schäden auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind.

Die Eisenbahn ist berechtigt, vom Einsteller Sicherheitsleistung für die Schadenersatzforderungen zu verlangen, die ihr auf Grund der vorstehenden Bestimmungen gegebenenfalls gegen ihn zustehen. Für die Forderungen aus diesen Schäden steht der Eisenbahn ein Pfandrecht an dem Privatwagen zu.

§ 10. — Für den Stillstand des Wagens während der regelmäßig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten und während der Dauer der Ausbesserung von Beschädigungen kann der Einsteller keine Entschädigung beanspruchen.

§ 11. — Reklamationen und Klagen auf Grund dieses Artikels können nur vom Einsteller erhoben werden. Reklamationen und Klagen nach den §§ 4 bis 10 können nur gegen die Einstellungsbahn gerichtet werden.

## Artikel 6

### Allgemeine Bestimmung

Auf die Beförderung von leeren und beladenen Privatwagen finden die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung, sofern vorstehend nichts anderes bestimmt ist.

Anlage VIII
(Artikel 61)

## Internationale Ordnung für die Beförderung von Expreßgut.

§ 1. — Als Expreßgüter sind nur Güter anzusehen, die nach den Bestimmungen eines internationalen Tarifs besonders schnell befördert werden.

Als Expreßgüter können nur Güter zugelassen werden, die ohne weiteres im Packwagen von Personenzügen verladen werden können. Die Tarife können jedoch Abweichungen von dieser Vorschrift vorsehen.

§ 2. — Von der Beförderung sind ausgeschlossen die in Artikel 3 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr aufgeführten Güter. Die in Anlage I des Übereinkommens oder in den nach Artikel 4 § 2 des Übereinkommens abgeschlossenen Sondervereinbarungen aufgeführten Güter sind unter den in Anlage I oder in den Sondervereinbarungen vorgeschriebenen Bedingungen zur Beförderung als Expreßgut zugelassen, soweit sie als Eilgut angenommen werden dürfen. Die Tarife bestimmen, ob auch andere Güter von der Beförderung als Expreßgut ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen werden.

§ 3. — Expreßgüter können mit einer anderen Frachturkunde als dem in Artikel 6 § 1 des Übereinkommens vorgesehenen Frachtbrief zur Beförderung aufgegeben werden. Das zu verwendende Muster sowie die zulässigen oder notwendigen Angaben werden durch die Tarife festgesetzt. Diese Frachturkunde muß aber auf jeden Fall folgende Angaben enthalten:

a) die Bezeichnung der Versand- und der Bestimmungsstation;

b) Namen und Anschrift des Absenders und des Empfängers;

c) die Bezeichnung der Sendung nach Stückzahl, Verpackung und Art des Gutes;

d) die Bezeichnung der zur Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften beigegebenen Begleitpapiere.

§ 4. — Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben oder Erklärungen in der Frachturkunde, die er entweder selbst eingetragen hat oder die nach seinen Angaben von der Eisenbahn aufgenommen worden sind. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

§ 5. — Expreßgüter müssen mit schnellen Beförderungsmitteln innerhalb der in den Tarifen vorgesehenen Fristen befördert werden. Die Lieferfrist muß stets kürzer sein als die kürzesten im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgesehenen Lieferfristen.

§ 6. — Die Tarife können auch andere als die vorstehend angeführten Abweichungen von den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vorsehen, doch darf von den Bestimmungen der Artikel 26, 27, 28, 29, 31, 32 und 36 bis 46 nicht abgewichen werden.

Soweit die vorstehenden Vorschriften oder die Bestimmungen der Tarife nicht entgegenstehen, finden auf Expreßgut die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung.

# Convention Internationale

**concernant le transport des voyageurs et des bagages par Chemins de fer (C. I. V.) du 23 novembre 1933.**

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville Libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie, la Yougoslavie,

avec la participation des Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre;

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages[1]), signée à Berne le 23 octobre 1924, en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

## Titre Premier.

### Objet et portée de la Convention

#### Article premier

**Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention**

§ 1. — La présente Convention s'applique à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transports internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58 de la présente Convention.

§ 2. — Sont toutefois exceptés de l'application de la présente Convention:

1° Les transports dont les stations de départ et d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit:

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ, si les Chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

2° Les transports entre stations de deux Etats limitrophes s'ils sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces Etats, et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

§ 3. — Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des billets et des bulletins de bagages internationaux sont délivrés.

#### Article 2

**Dispositions relatives aux transports combinés**

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un Chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux Chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modifications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par la présente Convention.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1, doit prendre les mesures utiles pour que les modifications prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des Chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1 ci-dessus, les Chemins de fer

---

[1]) **Le Portugal,** qui a adhéré à la C. I. V. du 23 octobre 1924, n'était pas représenté à la Conférence de révision de 1933 dont est issue la présente Convention.

peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

### Article 3
**Soudure**

§ 1. — La Convention est également applicable aux transports de voyageurs et de bagages effectués au départ d'une station non inscrite dans un tarif international, sur une station de soudure du même Etat inscrite dans ce tarif et de là sur une destination inscrite dans ce même tarif, soit avec un billet ou bulletin de bagages international dans lesquels les taxes du parcours direct et du parcours de soudure sont additionnées, soit avec deux billets soudés. S'il est établi deux billets, le second doit porter la mention de la station de départ primitive.

§ 2. — Les Chemins de fer déterminent dans quelle mesure et à quelles conditions ce transport par soudure peut être demandé au départ de certaines stations. Ces stations sont dénommées dans une liste qui est notifiée aux autres Chemins de fer intéressés.

### Article 4
**Obligation pour le Chemin de fer de transporter**

Lorsqu'il existe un tarif international ou qu'un transport par soudure est prévu conformément à l'article 3, le transport ne peut être refusé pourvu que:

a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention;

b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;

c) le transport ne soit pas interdit dans un des Etats intéressés, par suite de dispositions légales ou pour des raisons d'ordre public;

d) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

## Titre II.
## Du contrat de transport

### Chapitre premier
**Transport des voyageurs**

### Article 5
**Droit au transport**

§ 1. — Le voyageur doit, lorsqu'il commence son voyage, être muni d'un billet. Les tarifs peuvent prévoir des exceptions à cet égard.

§ 2. — Le voyageur est tenu de conserver son billet pendant tout le cours du voyage. Il doit, s'il en est requis, le présenter à tout agent chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage.

### Article 6
**Billets**

§ 1. — Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe ₵.

§ 2. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets:

a) l'indication des stations de départ et de destination;

b) l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;

c) la catégorie de train et la classe de voiture;

d) le prix de transport;

e) le jour où commence la validité;

f) la durée de validité.

§ 3. — Les tarifs ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les billets doivent être imprimés et remplis, ainsi que leur forme et leur contenu.

§ 4. — Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle (billets-livrets), ainsi que les billets à coupons combinés des Administrations de Chemins de fer constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

Les billets réunis sous une couverture par des bureaux de voyage officiels ou des agences privées constituent chacun un titre de transport distinct soumis, suivant le cas, à la réglementation intérieure de l'Etat intéressé ou à la présente Convention.

§ 5. — Un billet n'est cessible, à moins d'exception prévue par les tarifs, que s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'est pas commencé.

La spéculation et la revente des billets à un prix différent de celui du tarif sont subordonnées, dans chaque Etat, aux lois et règlements de cet Etat.

## Article 7

### Réduction de prix pour les enfants

§ 1. — Jusqu'à l'âge de quatre ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billets lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte.

§ 2. — Les enfants âgés de plus de quatre ans jusqu'à dix ans révolus, et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée, sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sans préjudice de l'arrondissement des sommes conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au prix normal du billet simple.

## Article 8

### Durée de validité des billets

§ 1. — La durée de validité des billets doit être fixée par les tarifs.

§ 2. — Cette validité doit être au minimum la suivante:

Billets simples:

par fraction indivisible de 100 km, 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 2 jours;

Billets d'aller et retour:

par fraction indivisible de 50 km, 1 jour.

La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 4 jours.

§ 3. — Les billets spéciaux à prix réduits peuvent comporter une durée de validité différente.

§ 4. — Le premier jour de validité du billet est compris dans la durée de validité comme jour plein. Le voyageur peut commencer son voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité de son billet; sauf exceptions prévues par les tarifs, il doit le terminer au plus tard par un train devant atteindre, d'après l'horaire, la gare de destination le dernier jour de validité, au plus tard à 24 heures.

## Article 9

### Attribution et location des places

§ 1. — Le voyageur peut, en montant dans le train, marquer une place encore disponible tant pour lui-même que pour les autres personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut exhiber les billets. Le voyageur qui quitte sa place sans la marquer d'une façon évidente, perd son droit à l'occuper. Au reste, l'attribution des places est réglée conformément aux prescriptions en vigueur sur chaque Chemin de fer.

§ 2. — Les tarifs ou les horaires spécifient si et à quelles conditions des places peuvent être louées pour certains trains.

## Article 10

### Arrêts aux stations intermédiaires

§ 1. — Les tarifs spécifient si et à quelles conditions le voyageur a le droit de s'arrêter aux stations intermédiaires pendant la durée de validité de son billet.

§ 2. — L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux stations intermédiaires n'entraîne aucune prolongation de la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. — Lorsque le voyageur est porteur d'un billet valable par un seul itinéraire, le voyage interrompu peut également être continué au départ d'une station située sur la même ligne et plus rapprochée de la station destinataire.

§ 4. — Le voyageur porteur d'un billet valable par plusieurs itinéraires facultatifs, qui interrompt son voyage en cours de route, ne peut reprendre celui-ci que, soit à la station où il l'a interrompu, soit à une station plus rapprochée de la station destinataire et située sur l'itinéraire emprunté au départ.

§ 5. — La durée de l'interruption du voyage n'est limitée que par la durée de validité du billet.

## Article 11

### Changement de classe ou de train

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet, dans les conditions fixées par les tarifs et moyennant paiement du supplément prévu.

## Article 12

### Voyageur sans billet valable

§ 1. — Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage pour le parcours effectué et sans préjudice des sanctions pénales; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du Chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe a été exigé. A défaut de prescriptions à cet égard, le voyageur doit acquitter une surtaxe dont le montant sera égal au prix du voyage pour le parcours effectué.

§ 2. — Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

§ 3. — Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une station autre que la station destinataire.

## Article 13

### Personnes exclues du train ou admises conditionnellement

§ 1. — Ne sont pas admises dans le train ou peuvent en être exclues en cours de route:

a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduiraient d'une manière inconvenante ou qui n'observeraient pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni de la taxe qu'elles ont payée pour le transport de leurs bagages;

b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première station où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du transport et la taxe perçue pour les bagages leur seront restitués, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions internationales ou, à défaut, par les dispositions en vigueur dans chaque Etat.

## Article 14

### Objets exclus des voitures.

§ 1. — Ne peuvent être introduits dans les voitures les objets dangereux, spécialement les armes chargées, les matières explosibles, facilement inflammables ou corrosives, de même que les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs.

Toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public, portent une arme à feu, ainsi que les chasseurs et les tireurs, sont autorisés à prendre avec eux des munitions, sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires em-

pruntés. Il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ces derniers dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées.

§ 2. — Les employés du Chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de soupçonner une contravention aux dispositions du § 1.

§ 3. — Le contrevenant est responsable de tout dommage résultant des infractions aux dispositions du § 1 et encourt, en outre, les peines prévues par les lois et règlements.

### Article 15

**Introduction de colis à la main et d'animaux dans les voitures**

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitemet avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane, d'octroi, fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent endommager le matériel. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main. que le l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

§ 2. — Les animaux vivants ne peuvent pas être introduits dans les voitures. Les petits animaux apprivoisés, enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, les petits chiens même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que les prescriptions de police des différents Etats ne s'y opposent pas, qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à la main.

Les tarifs ou les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains.

Les tarifs indiquent si et pour quels animaux une taxe de transport doit être payée.

§ 3. — La surveillance des colis à la main et animaux que le voyageur prend avec lui incombe au voyageur lui-même.

### Article 16

**Retards. Correspondances manquées. Suppressions de trains.**

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le Chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux Administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de station doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire la durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le Chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

## Chapitre II

**Transport des bagages**

### Article 17

**Définition des bagages. Objets exclus du transport**

§ 1. — Ne sont considérés comme bagages que les objets, affectés à l'usage du voyageur, contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2. — Sont, en outre, admis au transport comme bagages, même non pourvus d'emballage, sauf le cas prévu à la lettre d):

a) les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises (lits) de repos;

b) les voitures d'enfants;

c) les malles d'échantillons de marchandises;

d) les instruments de musique portatifs en caisses, étuis ou autres enveloppes;

e) matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et de le placer rapidement dans les fourgons;

f) les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et les outils de travail à main;

g) les luges à bras et luges de sport à une ou deux places, les skis, les voiles pour patineurs, ainsi que les embarcations longues de 3 mètres au maximum;

h) les vélocipèdes, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocycles à une place, avec ou sans siège accessoire, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires.

Les réservoirs des véhicules mus par des moteurs peuvent contenir de l'essence, à condition que la conduite d'essence au carburateur soit fermée et que celui-ci soit vidé par le fonctionnement du moteur.

Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés ci-dessus admis au transport comme bagages.

§ 3. — D'autres objets non affectés à l'usage des voyageurs, ainsi que les animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes, peuvent être acceptés comme bagages si les tarifs l'autorisent.

§ 4. — Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, aux termes de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.), sont exclus du transport. Ceux qui sont admis aux termes de cette même Convention sous certaines conditions sont également exclus du transport comme bagages.

Toutefois, les films emballés suivant les prescriptions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) sont admis au transport comme bagages.

### Article 18

**Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes**

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions de l'article 17; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. — Le Chemin de fer a le droit, en cas de présomption de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au Chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. — En cas d'infraction aux dispositions du § 4 de l'article 17, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de taxe et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe doit être payée par chaque kilogramme brut des objets exclus du transport, à raison de 15 francs, avec un minimum de perception de 30 francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport en vertu du 4° de l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer ou qui sont rangées dans les classes I et II de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, et à raison de 5 francs, avec un minimum de perception de 10 francs, dans les autres cas.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte donnent lieu à une surtaxe totale moins élevé, c'est cette dernière qui est perçue.

### Article 19

**Emballage et conditionnement des bagages**

§ 1. — Les bagages dont l'emballage est insuffisant ou le conditionnement défectueux ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le Chemin de fer. S'ils sont néanmoins acceptés, le Chemin de fer aura le droit de mentionner leur état sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que l'état des bagages a été reconnu par lui.

§ 2. — Les colis doivent porter, dans les conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la station de destination. Les colis qui ne portent pas ces indications peuvent être refusés.

§ 3. — Les anciennes étiquettes, adresses ou autres indications se rapportant à des transports antérieurs doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

### Article 20

**Enregistrement et expédition des bagages. Bulletin de bagages**

§ 1. — L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et par l'itinéraire indiqué sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs stations, le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la station pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le Chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette prescription par le voyageur.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport par un itinéraire autre que celui qui est indiqué sur le billet présenté ou sans présentation de billets. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions de la présente Convention fixant les droits et obligations du voyageur que ses bagages accompagnent s'appliquent à l'expéditeur de bagages enregistrés sans présentation de billets.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement sur le parcours total de la station de départ jusqu'à la station de destination, ou bien sur des fractions quelconques du parcours total, pourvu qu'aucune fraction de ce parcours ne soit empruntée plus d'une fois.

§ 2. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin, que celui-ci est établi conformément à ses indications. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 3. — Pour le surplus, les formalités de l'enregistrement des bagages sont déterminées par les règlements en vigueur à la station de départ.

§ 4. — Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur le formulaire constituant l'Annexe I à la présente Convention.

§ 5. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les bulletins de bagages:

a) l'indication des stations de départ et de destination;

b) l'itinéraire;

c) le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise;

d) le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;

e) le nombre et le poids des colis;

f) le montant du prix de transport et des autres droits éventuels;

g) s'il y a lieu, le montant en toutes lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 35.

§ 6. — Les tarifs ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les bulletins de bagages doivent être imprimés et remplis.

§ 7. — Les tarifs peuvent prévoir des prescriptions spéciales pour le transport des vélocipèdes et des engins de sport.

§ 8. — Le voyageur peut indiquer, sous les conditions en vigueur à la gare de départ, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. S'il n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le train en correspondance, si celui-ci peut être utilisé pour le transport des bagages et s'il existe le temps nécessaire au transbordement. Dans le cas contraire, l'acheminement doit avoir lieu par le plus prochain train approprié.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Le Chemin de fer est en droit de ne pas admettre ou de limiter le transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

### Article 21

### Livraison

§ 1. — La livraison des bagages a lieu contre la remise du bulletin de bagages. Le Chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. — Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de réclamer au bureau de la station destinataire la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

§ 3. — A défaut de présentation du bulletin de bagages, le Chemin de fer n'est tenu de remettre les bagages que si le réclamant justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le Chemin de fer peut exiger une caution.

§ 4. — Les bagages sont livrés à la station pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions douanières, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la station de départ ou livrés à une station intermédiaire contre remise du bulletin de bagages, et, en outre, si le tarif l'exige, présentation du billet.

§ 5. — Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. — Pour le surplus, la livraison est soumise aux règles en vigueur sur le Chemin de fer chargé de la livraison.

## Chapitre III

## Dispositions communes aux transports des voyageurs et des bagages

### Article 22

### Trains. Horaires. Extraits de tarifs

§ 1. — Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

§ 2. — Les Chemins de fer sont tenus d'afficher dans les stations, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voitures et les heures de départ des trains; pour les stations de transit suffisamment importantes et les stations terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Les horaires qui ne sont plus en vigueur doivent être enlevés sans retard.

§ 3. — Dans chaque station ouverte au trafic international, le voyageur doit pouvoir prendre connaissance des tarifs ou des extraits de tarifs indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

### Article 23

### Bases pour le calcul des prix de transport. Tarifs

§ 1. — Les prix de transport sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat. Ces tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires pour le calcul des prix de transport et des frais accessoires, et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

Toutefois, la publication des tarifs internationaux n'est obligatorei que dans les Etats dont les Chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître les conditions spéciales aux transports.

Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme; leurs conditions sont valables, pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention; sinon, elles sont considérées comme nulles et non avenues.

Les tarifs directs internationaux et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication; en cas de relèvement de ces tarifs ou d'autres aggravations des conditions de transport, la publication devra précéder de huit jours au moins la date fixée pour la mise en vigueur.

S'il est délivré des billets ou des bulletins de bagages internationaux sans qu'il existe de tarif direct, et qu'un Chemin de fer apporte une modification à son tarif, l'application de cette modification ne peut être exigée des autres Chemins de fer que huit jours au plus tôt après que ces derniers en auront reçu l'avis.

Les tarifs établis seulement à titre temporaire cessent d'être en vigueur à l'expiration du délai fixé pour leur validité.

### Article 24

### Interdiction de traités particuliers

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur le prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées, soit pour le service du Chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit au profit d'œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

### Article 25

### Formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne qu'en ce qui concerne la visite de ses bagages et de ses colis à la main. Il doit assister à cette visite, sauf les exceptions admises par les règlements. Le Chemin de fer n'assume aucune responsabilité, vis-à-vis du voyageur, pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

### Article 26

### Restitutions

§ 1. — Lorsqu'un billet n'est pas utilisé, la restitution du prix payé peut être demandée, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4 ci-après.

§ 2. — Lorsqu'un billet n'est utilisé que partiellement, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur, ou d'autres causes impérieuses de nature analogue, il est restitué, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4, la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal.

§ 3. — Sont exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection des billets en livrets et les commissions payées pour la vente des billets.

§ 4. — Sont déduits du montant à restituer, un droit de 10 pour cent avec minimum de 0 fr. 50 et maximum de 3 fr. par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi.

Cette déduction n'est pas opérée lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré.

§ 5. — Lorsqu'un voyageur, empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire par suite d'un manque de correspondance provoqué par le retard d'un train, de la suppression d'un train ou de l'interruption du service, renonce à poursuivre sa route, il a le droit de demander l'application des dispositions du § 2, sans que le Chemin de fer puisse faire les déductions prévues au § 4.

§ 6. — Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution n'est effectuée que dans les cas et avec les limitations prévus au § 5; les billets à prix réduit pour enfants établis en vertu du premier alinéa du § 2 de l'article 7 ne sont pas considérés comme billets à prix réduit au sens du présent paragraphe.

§ 7. — Aucune restitution n'est effectuée pour les billets perdus.

§ 8. — Si des bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la station expéditrice, la restitution du prix du transport peut être demandée.

Si les bagages sont retirés à une station intermédiaire, la restitution n'est effectuée que dans les cas et suivant les dispositions des §§ 2 et 5 ci-dessus.

Dans les deux cas, un droit de 0 fr. 50 par bulletin ainsi que, le cas échéant, les impôts sont déduits du montant de la restitution.

§ 9. — Les tarifs peuvent contenir des dispositions différentes, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation pour les voyageurs.

§ 10. — Toute demande de restitution fondée sur les dispositions des §§ 1, 2, 5, 6 et 8 du présent article, ainsi que de l'article 13, est éteinte si elle n'a pas été presentée au Chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 11. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

§ 12. — Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être si possible portées d'office à la connaissance de l'interessé lorsqu'elles dépassent 0 fr. 50 par chaque billet ou par chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 13. — Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les Chemins de fer, les règlements intérieurs sont applicables.

### Article 27

**Contestations**

Les contestations entre voyageurs ou entre ceux-ci et les agents sont provisoirement tranchées dans les stations par le chef de service et en cours de route par le chef de train.

## Titre III.

**Responsabilité des Chemins de fer. Actions**

### Chapitre premier

**Responsabilité**

### Article 28

**Responsabilité pour le transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux**

§ 1. — La responsabilité du Chemin de fer, pour la mort d'un voyageur ou pour les blessures résultant d'un accident de train, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondance, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables à ces cas.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à la main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu du § 3 de l'article 15, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. — Il n'y a pas, en cette matière, de responsabilité collective.

### Article 29

**Responsabilité collective des Chemins de fer pour les bagages**

§ 1. — Le Chemin de fer qui a accepté au transport des bagages en délivrant un bulletin de bagages international est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et accepte les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions du § 2 de l'article 42, concernant le Chemin de fer destinataire.

## Article 30

### Etendue de la responsabilité

§ 1. — Le Chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du retard à la livraison, du dommage resultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages, s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute du voyageur, un vice propre des bagages ou un cas de force majeure.

Il n'est pas responsable du dommage résultant de la nature particulière du bagage, d'un vice de l'emballage ou du fait que des objets exlus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, le dommage a pu résulter d'un risque inhérent, soit à la nature particulière du bagage, soit à un vice de l'emballage, soit au fait qu'il contenait des objets dont le transport comme bagages est interdit, il y a présomption qu'il résulte réellement de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

§ 3. — Il est également déchargé de la responsabilité pour le retard à la livraison, s'il prouve que ce retard a eu pour cause des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

## Article 31

### Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle des bagages

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de bagages est mise à la charge du Chemin de fer, il peut être réclamé:

a) si le montant du dommage est prouvé:

une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé:

une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

Sont, en outre, remboursés le prix du transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer conformément à l'article 36.

## Article 32

### Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés

§ 1. — Un colis manquant est considéré comme perdu à partir de l'expiration du quatorzième jour qui suit celui où la demande de livraison a été faite.

§ 2. — Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, le Chemin de fer est tenu d'en donner avis au voyageur, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, le voyageur peut exiger que le colis lui soit livré à l'une des stations du parcours, contre paiement du seul prix du transport depuis la gare d'expédition jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement du prix de transport qui aurait été compris dans cette indemnité et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 34 et s'il y a lieu au § 3 de l'article 35.

§ 4. — Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu au § 3 ci-dessus ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, le Chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

## Article 33

### Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

## Article 34

### Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages

§ 1. — En cas de retard dans la livraison, si le voyageur ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le Chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à vingt centimes par kilogramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au § 1 de cet article.

§ 3. — Les indemnités prévues aux deux paragraphes qui précèdent ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 33.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 avec celles qui sont prévues aux articles 31 et 33 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

## Article 35

### Déclaration d'intérêt à la livraison

§ 1. — Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison inscrite dans le bulletin de bagages.

A défaut d'indication contraire dans les tarifs, le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué dans la monnaie de l'Etat de départ.

§ 2. — Dans ce cas, il est perçu une taxe supplémentaire d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire ces taxes et fixer un minimum de perception.

§ 3. — S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, en cas de retard:

a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage soit résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré, 0 fr. 40 par kilogramme de poids brut de bagages livrés en retard et par fraction indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours;

b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 34, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres a) et b) du présent paragraphe.

§ 4. — En cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages ayant fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé:

a) les indemnités prévues aux articles 31 et 33 et, en outre,

b) le remboursement du dommage supplémentaire prouvé, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

§ 5. — S'il existe simultanément avarie ou perte partielle des bagages et retard à la livraison, les indemnités dues en vertu des §§ 3 et 4b) ne sont payées que jusqu'à concurrence du montant déclaré comme intérêt à la livraison.

### Article 36

**Indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au Chemin de fer**

Dans tout les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard des bagages a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer, le voyageur doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34 et 35.

### Article 37

**Intérêts de l'indemnité**

Le voyageur peut demander des intérêts à raison de six pour cent de l'indemnité allouée sur un bulletin de bagages lorsque cette indemnité dépasse dix francs.

Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

### Article 38

**Restitution des indemnités**

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le Chemin de fer a droit en outre au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment, sans préjudice des sanctions pénales.

### Article 39

**Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents**

Le Chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du Chemin de fer leur rendant des services qui n'incombent pas au Chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur à qui ils rendent ce service.

## Chapitre II

**Réclamations administratives. Actions, procédure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport**

### Article 40

**Réclamations administratives**

§ 1. — Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit au Chemin de fer désigné à l'article 42.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le Chemin de fer en vertu de l'article 41.

§ 3. — Les billets, bulletins de bagages et autres documents que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le Chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le Chemin de fer pourra exiger la restitution des billets ou bulletins de bagages.

### Article 41

**Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le Chemin de fer**

L'action contre le Chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

## Article 42

### Chemins de fer contre lesquels l'action peut être exercée. Compétence

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le Chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le Chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue en trop.

§ 2. — Les autres actions qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le Chemin de fer de départ, le Chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Dans les cas où le Chemin de fer destinataire n'a pas reçu les bagages, il peut néanmoins être actionné.

Le demandeur a le choix entre lesdits Chemins de fer; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

§ 3. — L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le Chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un Chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 4. — L'action peut être formée contre un Chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2 ci-dessus, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception, dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 5. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des Chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

## Article 43

### Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou alléguée par le voyageur, le Chemin de fer est tenu de faire dresser, sans délai et si possible en présence de ce voyageur, un procès-verbal constatant l'état et le poids des bagages et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement au voyageur sur sa demande.

§ 2. — Lorsque le voyageur n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. — Dans le cas de perte de colis, le voyageur est tenu, pour faciliter les recherches du Chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

## Article 44

### Extinction de l'action contre le Chemin de fer née du contrat de transport des bagages

§ 1. — La réception des bagages éteint, contre le Chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

§ 2. — Toutefois l'action n'est pas éteinte:

1° si le voyageur fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer;

2° en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des Chemins de fer désignés par le § 2 de l'article 42, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception;

3° en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par le voyageur conformément à l'article 43;

b) si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 43, n'a été omise que par la faute du Chemin de fer;

4° en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception, à la condition:

a) que la vérification des bagages à la station d'arrivée n'ait pas été offerte par le Chemin de fer au voyageur;

b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent celui de la réception;

c) que le voyageur fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison;

5° lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées.

§ 3. — Le voyageur peut refuser la réception des bagages, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater le dommage allégué.

Les réserves qu'il ferait, tout en retirant les bagages, ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le Chemin de fer.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans le bulletin de bagages manque lors de la livraison, le voyageur peut exiger, avant de retirer les autres, que le Chemin de fer lui délivre une attestation à ce sujet.

§ 5. — La responsabilité pour perte totale prend fin si, dans l'espace de six mois après l'arrivée du train par lequel ils devraient être transportés, les bagages ne sont pas réclamés à la station destinataire, sans préjudice de l'avis qui doit être à toute époque donné au voyageur, si le colis est retrouvé et porte les indications nécessaires pour découvrir son adresse.

### Article 45

**Prescription de l'action née du contrat de transport**

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an, lorsque la somme due n'a pas été déjà fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement.

Toutefois la prescription est de trois ans, s'il s'agit d'une action fondée soit sur un dommage ayant pour cause un dol, soit sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale: du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;

c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les demandes en rectification de taxes, en cas d'application irrégulière du tarif, ou d'erreur de calcul: du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) pour les demandes en paiement de supplément de droit réclamé par la douane: du jour de la réclamation de la douane;

e) pour les autres demandes concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.

Le jour indiqué comme point de départ n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative écrite adressée au Chemin der fer conformément à l'article 40, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieurs ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

### Article 46

**Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite**

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions du § 10 de l'article 26 et des articles 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

## Chapitre III

## Règlement des comptes et recours des Chemins de fer entre eux

### Article 47

**Règlement des comptes entre Chemins de fer**

Tout Chemin de fer est tenu de payer aux autres Chemins de fer intéressés la part leur revenant sur un prix du transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

### Article 48

**Recours en cas d'indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie**

§ 1. — Le Chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les Chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) le Chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs Chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les Chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des Chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres Chemins de fer qui ont pris part au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

### Article 49

**Recours en cas d'indemnité pour retard dans la livraison**

Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces Chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

### Article 50

**Procédure de recours**

§ 1. — Le Chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 ci-dessus n'est jamais recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le Chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les Chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les Chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 51

**Compétence pour les recours**

§ 1. — Le juge du domicile du Chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs Chemins de fer, le Chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents, en vertu du paragraphe précédent, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 52

**Conventions particulières au sujet des recours**

Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemins de fer soit d'avance pour les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit pour un cas spécial.

## Titre IV.

**Dispositions diverses**

Article 53

**Application du droit national**

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 54

**Règles générales de procédure**

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 55

**Exécution des jugements. Saisies et cautions**

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un Chemin de fer sur un Chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le Chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant d'un Chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le Chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 56

**Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères**

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0.900.

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un Chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

### Article 57

**Institution d'un Office central des transports internationaux par Chemins de fer**

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par Chemins de fer chargé:

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des Chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et Chemins de fer;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer;

d) de faciliter, entre les divers Chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des Chemins de fer entre eux;

e) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

### Article 58

**Liste des lignes soumises à la Convention**

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un Chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant son inscription aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque Chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

### Article 59

**Admission de nouveaux Etats**

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats participants avec une note de l'Office central sur la situation des Chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats participants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse.

Article 60

**Révision de la Convention**

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence.

Une Conférence sera convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

Article 61

**Dispositions complémentaires**

§ 1. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains Chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

§ 2. — Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les Chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 62

**Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention**

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat participant peut se dégager dans les conditions ci-après:

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les nouveaux Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 63

**Ratifications**

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse pourra se mettre en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 64

**Textes de la Convention. Traductions officielles**

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Etats susindiqués et les Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933 en double original dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires étrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être déposé aux archives dudit Gouvernement. Une copie certifiée conforme de la présente Convention sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les Etats représentés à la Conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

(Suivent les signatures.)

**Annexe I**
**(Article 20)**

# Formulaire du bulletin de bagages

Le formulaire se compose de trois feuilles avec le texte ci-après. Les administrations de Chemins de fer déterminent si toutes les trois feuilles ou si seulement les feuilles 1 et 3 sont remplies par décalquage.

1e feuille.

Nº ..........

Transport international de bagages.

..................................................... ₵

(Nom de l'administration du Chemin de fer.)

## Souche du bulletin de bagages

de .......................................... à ..........................................

via ..........................................................................................

..........................................................................................

| Date | Nombre des titres de transport | Nombre des colis-bagages | Poids réel kg | Prix de transport des bagages | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ........ 19... | | | | Calcul de la taxe par unité de 10 kg } sans franchise de bagages pour ...... kg | ...... | ...... |
| | | | | avec franchise de bagages pour ...... kg | ...... | ...... |
| Train Nº | | | | *) ........ | ...... | ...... |
| | | | | Intérêt à la livraison | ...... | ...... |
| ........ | Frais accessoires ........ | | | | ...... | ...... |
| | Total de taxe ........ | | | | ...... | ...... |

110 mm — 150 mm

2e feuille.

Nº ..........

Transport international de bagages.

..................................................... ₵

(Nom de l'administration du Chemin de fer.)

## Feuille de route

de .......................................... à ..........................................

via ..........................................................................................

| Date | Nombre des titres de transport | Nombre des colis-bagages | Poids réel kg | Prix de transport des bagages | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ........ 19... | | | | Calcul de la taxe par unité de 10 kg } sans franchise de bagages pour ...... kg | ...... | ...... |
| | | | | avec franchise de bagages pour ...... kg | ...... | ...... |
| Train Nº | | | | *) ........ | ...... | ...... |
| | | | | Intérêt à la livraison | ...... | ...... |
| ........ | Frais accessoires ........ | | | | ...... | ...... |
| | Total de taxe ........ | | | | ...... | ...... |

*) Les Chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

3e feuille, recto.

Nº ............ Transport international de bagages.

................................................................................................ ₵

(Nom de l'administration du Chemin de fer.)

## Bulletin de bagages

de ................................................................ à ................................................................

via ................................................................................................................................

| Date<br><br>19...... | Nombre des titres de transport | Nombre des colis-bagages | Poids réel kg | Prix de transport des bagages | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Calcul de la taxe par unité de 10 kg } sans franchise de bagages pour ...... kg / avec franchise de bagages pour ...... kg | |
| | | | | *) | |
| Train Nº | | | | | |
| | | | | Intérêt à la livraison | |
| Frais accessoires | | | | | |
| Total de taxe | | | | | |

*Voir au verso.*

3e feuille, verso.

Le transport est effectué aux conditions de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, ainsi qu'à celles des tarifs applicables au présent envoi.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives, sauf les exceptions admises par les administrations compétentes.

Les bagages désignés au recto sont délivrés contre remise du présent bulletin.

*) Les Chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

Annexe II
(Article 57).

# Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer.

Article premier

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par Chemins de fer siège à Berne. Son organisation, dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de Chemins de fer ou des parcours desservis par les autres entreprises admises à participer aux transports effectués dans les conditions fixées par la Convention internationale. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses, proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre de voie ferrée sera fixé, pour chaque exercice, par le Conseil fédéral suisse, l'Office central entendu, et en tenant compte des circonstances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé sera versé au fonds de retraite et de pension, dont les intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé de comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effect, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues; en cas d'insuccès, l'Office central l'avisera, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué jusqu'à la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procédera à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouvrés devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres Etats dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un Etat dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont ledit Etat sera resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 2

§ 1. — L'Office central publie un Bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de Chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le Bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat et à chacune des Administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 3

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'Administration créancière à l'Office central, pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice sera tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste les lignes de cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

(Amtliche Übersetzung)

# Internationales Übereinkommen

## über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

## (I. Ü. P.)

## Vom 23. November 1933.

Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, die Freie Stadt Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Lettland, Liechtenstein, Luxemburg, Norwegen, die Niederlande, Polen, Rumänien, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei, die Türkei und Jugoslavien

haben in Gegenwart und unter Beteiligung der Delegierten der Regierungskommission des Saarbeckengebiets

in der Erkenntnis der Notwendigkeit, das am 23. Oktober 1924 in Bern unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr gemäß Art. 60 dieses Übereinkommens zu revidieren [1]), beschlossen, zu diesem Zweck ein neues Übereinkommen abzuschließen, und sind über folgende Artikel übereingekommen:

## Titel I.

## Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens.

### Artikel 1

### Eisenbahnen und Beförderungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet

§ 1. — Dieses Übereinkommen findet Anwendung auf alle Beförderungen von Personen und Gepäck, die auf Grund internationaler Fahrausweise und Gepäckscheine zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschließlich Strecken umfaßt, die in der nach Artikel 58 dieses Übereinkommens aufgestellten Liste verzeichnet sind.

§ 2. — Von der Anwendung dieses Übereinkommens sind jedoch ausgenommen:

1. Beförderungen, deren Abgangs- und Bestimmungsstationen im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren:

a) wenn die Durchgangsstrecken von einer Eisenbahn des Abgangsstaats betrieben werden;

b) auch dann, wenn die Durchgangsstrecken nicht von einer Eisenbahn des Abgangsstaats betrieben werden, die beteiligten Eisenbahnen aber besondere Abkommen geschlossen haben, nach denen diese Beförderungen nicht als internationale angesehen werden.

2. Beförderungen zwischen Stationen zweier Nachbarstaaten, wenn sie auf der ganzen Strecke von Eisenbahnen des einen dieser Staaten bewirkt werden und keiner dieser Staaten widerspricht.

§ 3. — Die Tarife bestimmen, für welche Verbindungen internationale Fahrausweise und Gepäckscheine ausgegeben werden.

### Artikel 2

### Bestimmungen über gemischte Beförderungen

§ 1. — Außer Eisenbahnstrecken können in die in Artikel 1 vorgesehene Liste auch regelmäßig betriebene Kraftfahr- oder Schiffahrtslinien aufgenommen werden, die im Anschluß an eine Eisenbahn internationale Beförderungen unter der Verantwortung eines Vertragsstaats oder einer in die Liste aufgenommenen Eisenbahn ausführen.

§ 2. — Die Unternehmen, die solche Linien betreiben, haben alle Rechte und Pflichten, die den Eisenbahnen durch dieses Übereinkommen übertragen sind, vorbehaltlich der sich aus der Verschiedenheit der Beförderung notwendigerweise ergebenden Abweichungen. Die durch dieses Übereinkommen festgesetzten Haftungsbestimmungen dürfen jedoch nicht geändert werden.

---

[1]) **Portugal,** das dem I. Ü. P. vom 23. Oktober 1924 beigetreten war, war auf der Revisionskonferenz des Jahres 1933, aus der das gegenwärtige Übereinkommen hervorging, nicht vertreten.

§ 3. — Jeder Staat, der eine der in § 1 bezeichneten Linien in die Liste aufnehmen lassen will, muß dafür Sorge tragen, daß die in § 2 vorgesehenen Abweichungen in gleicher Weise wie die Tarife veröffentlicht werden.

§ 4. — Werden für internationale Beförderungen außer Eisenbahnen auch andere als die in § 1 genannten Beförderungsdienste in Anspruch genommen, so können die Eisenbahnen, um den Besonderheiten jeder Beförderungsart Rechnung zu tragen, mit den beteiligten Unternehmen tarifarische Bestimmungen vereinbaren, die solche Beförderungen einer von diesem Übereinkommen abweichenden rechtlichen Regelung unterstellen. Sie können in diesem Falle eine andere als die in diesem Übereinkommen vorgesehene Beförderungsurkunde vorschreiben.

### Artikel 3
### Anschlußbeförderung

§ 1. — Das Übereinkommen ist auch anwendbar auf Beförderungen von Reisenden und Gepäck von einer nicht in einen internationalen Tarif aufgenommenen Station nach einer in einen solchen aufgenommenen Anschlußstation desselben Staates und von da nach einer in denselben Tarif aufgenommenen Bestimmungsstation. Hierbei ist es gleichgültig, ob dies mit einem internationalen Fahrausweis oder Gepäckschein geschieht, in dem die Preise für die direkte und die Anschlußstrecke zusammengerechnet sind, oder mit zwei aneinander anschließenden Fahrausweisen. Werden zwei Fahrausweise ausgestellt, so ist auf dem zweiten Fahrausweis die ursprüngliche Abgangsstation zu vermerken.

§ 2. — Die Eisenbahnen bestimmen, inwieweit und unter welchen Bedingungen von gewissen Stationen aus eine solche Anschlußbeförderung beansprucht werden kann. Diese Stationen werden in eine Liste aufgenommen, die den anderen beteiligten Eisenbahnen mitgeteilt wird.

### Artikel 4
### Beförderungspflicht der Eisenbahn

Soweit ein internationaler Tarif besteht oder eine Anschlußbeförderung nach Artikel 3 vorgesehen ist, kann die Beförderung nicht verweigert werden, wenn:

a) der Reisende den Bedingungen dieses Übereinkommens nachkommt;

b) die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist;

c) die Beförderung nicht in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten durch gesetzliche Bestimmungen oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist;

d) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

# Titel II.
# Beförderungsvertrag.

## Kapitel I
## Beförderung der Reisenden

### Artikel 5
### Berechtigung zur Fahrt

§ 1. — Der Reisende muß beim Antritt der Fahrt mit einem Fahrausweis versehen sein. Die Tarife können Ausnahmen zulassen.

§ 2. — Der Reisende ist verpflichtet, den Fahrausweis bis zur Beendigung der Reise aufzubewahren. Er hat ihn auf Verlangen jedem mit der Prüfung betrauten Beamten vorzuweisen und bei Beendigung der Fahrt abzugeben.

### Artikel 6
### Fahrausweise

§ 1. — Die für eine internationale Beförderung nach diesem Übereinkommen ausgegebenen Fahrausweise müssen das Zeichen CIV tragen.

§ 2. — Die Fahrausweise müssen folgende Angaben enthalten:

a) die Abgangs- und die Bestimmungsstation;

b) den Beförderungsweg; wenn die Benutzung verschiedener Wege oder Beförderungsmittel gestattet ist, muß dies angegeben sein;

c) die Zuggattung und die Wagenklasse;

d) den Fahrpreis;

e) den ersten Geltungstag;

f) die Geltungsdauer.

§ 3. — Die Tarife oder Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Fahrausweise zu drucken und auszufüllen sind, sowie deren Form und Inhalt.

§ 4. — Fahrausweise in Heftform, die Kontrollscheine enthalten (Buchfahrkarten) sowie die zusammengestellten Fahrscheinhefte der Eisenbahnverwaltungen bilden einen einzigen Fahrausweis im Sinne dieses Übereinkommens.

Von den in einem Heft vereinigten Fahrscheinen amtlicher Reisebüros oder privater Agenturen bildet jeder einen besonderen Fahrausweis, der je nach dem einzelnen Falle den inneren Bestimmungen des betreffenden Staates oder denen dieses Übereinkommens untersteht.

§ 5. — Ein Fahrausweis ist, soweit die Tarife keine Ausnahmen zulassen, nur übertragbar, wenn er nicht auf den Namen lautet und die Reise noch nicht angetreten ist.

Der Handel mit Fahrausweisen und ihr Wiederverkauf zu einem von den Tarifen abweichenden Preise unterliegen in jedem Staate den inneren Gesetzen und Vorschriften.

## Artikel 7

### Fahrpreisermäßigung für Kinder

§ 1. — Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahr, für die kein besonderer Platz beansprucht wird, sind ohne Fahrausweis frei zu befördern.

§ 2. — Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr und jüngere Kinder, für die ein besonderer Platz beansprucht wird, sind zu ermäßigten Preisen zu befördern, die nicht mehr als die Hälfte der Preise der Fahrausweise für Erwachsene betragen dürfen, unbeschadet der Aufrundung nach den Bestimmungen der den Fahrausweis ausgebenden Verwaltung.

Diese Ermäßigung braucht für Fahrausweise, die schon eine Ermäßigung gegenüber dem gewöhnlichen Fahrpreis für einfache Fahrt enthalten, nicht gewährt zu werden.

## Artikel 8

### Geltungsdauer der Fahrausweise

§ 1. — Die Geltungsdauer der Fahrausweise muß durch den Tarif bestimmt werden.

§ 2. — Diese Geltungsdauer muß mindestens betragen:

bei einfacher Fahrt:

für je auch nur angefangene 100 km . . . . . . . . . . . . . 1 Tag;

die Geltungsdauer der Fahrausweise darf jedoch nicht kürzer als 2 Tage sein;

bei Hin- und Rückfahrt:

für je auch nur angefangene 50 km . . . . . . . . . . . . . . 1 Tag;

die Geltungsdauer der Fahrausweise darf jedoch nicht kürzer als 4 Tage sein.

§ 3. — Besondere Fahrausweise zu ermäßigten Preisen können eine andere Geltungsdauer haben.

§ 4. — Der erste Geltungstag des Fahrausweises gilt für die Berechnung der Geltungsdauer als voller Tag. Die Reise kann an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer angetreten werden; sie muß vorbehaltlich der in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen spätestens mit dem Zuge beendet sein, der in der Bestimmungsstation fahrplanmäßig spätestens um 24 Uhr des letzten Geltungstags eintrifft.

## Artikel 9

### Anweisung und Vorausbestellung der Plätze

§ 1. — Der Reisende darf beim Einsteigen für sich und für jede mit ihm reisende Person, für die er einen Fahrausweis vorweisen kann, je einen noch verfügbaren Platz belegen. Wer seinen Platz verläßt, ohne ihn deutlich sichtbar zu belegen, verliert den Anspruch darauf. Für die Anweisung der Plätze gelten im übrigen die Bestimmungen der einzelnen Eisenbahnen.

§ 2. — Ob und unter welchen Bedingungen für einzelne Züge bestimmte Plätze bestellt werden können, bestimmen die Tarife oder die Fahrpläne.

## Artikel 10

### Unterbrechung der Fahrt auf Unterwegstationen

§ 1. — Ob und unter welchen Bedingungen der Reisende innerhalb der Geltungsdauer des Fahrausweises die Fahrt unterbrechen darf, bestimmen die Tarife.

§ 2. — Macht der Reisende von dem Recht, die Fahrt zu unterbrechen, Gebrauch, so tritt hierdurch keine Verlängerung der tarifmäßigen Geltungsdauer ein.

§ 3. — Ist der Reisende im Besitz eines nur über einen Weg gültigen Fahrausweises, so kann er die unterbrochene Reise auch von einer anderen, der Bestimmungsstation näher gelegenen Station dieses Weges fortsetzen.

§ 4. — Unterbricht ein Reisender die Fahrt mit einem Fahrausweis, der wahlweise über mehrere Wege gilt, so darf er sie nur auf der Unterbrechungsstation oder auf einer der Bestimmungsstation näher gelegenen Station des gleichen Weges fortsetzen.

§ 5. — Die Dauer der Unterbrechung ist nur durch die Geltungsdauer des Fahrausweises begrenzt.

## Artikel 11

### Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung

Der Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung, als der Fahrausweis angibt, ist dem Reisenden unter den in den Tarifen enthaltenen Bedingungen und gegen Zahlung des vorgesehenen Zuschlags gestattet.

## Artikel 12

### Reisende ohne gültigen Fahrausweis

§ 1. — Reisende, die keinen gültigen Fahrausweis vorweisen können, haben unbeschadet der strafrechtlichen Folgen außer dem Fahrpreis für die durchfahrene Strecke einen Zuschlag zu bezahlen; dieser wird nach den Vorschriften der Eisenbahn berechnet, wo der Zuschlag gefordert wird. In Ermanglung solcher Vorschriften hat der Reisende einen Zuschlag in der Höhe des Fahrpreises für die durchfahrene Strecke zu bezahlen.

§ 2. — Unbefugt geänderte Fahrausweise sind ungültig und werden von den Bahnbediensteten eingezogen.

§ 3. — Reisende, welche die sofortige Zahlung des Fahrpreises oder des Zuschlags verweigern, können von der Reise ausgeschlossen werden. Ausgeschlossene Reisende können nicht verlangen, daß ihnen ihr Gepäck auf einer anderen als der Bestimmungsstation zur Verfügung gestellt wird.

## Artikel 13

### Von der Fahrt ausgeschlossene oder nur bedingt zugelassene Personen

§ 1. — Folgende Personen werden in die Züge nicht zugelassen oder können unterwegs von der Fahrt ausgeschlossen werden:

a) betrunkene Personen und solche, die den Anstand verletzen oder die Gesetze und Vorschriften nicht beachten; solche Personen haben weder Anspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises noch der bezahlten Gepäckfracht;

b) Personen, die wegen einer Krankheit oder aus anderen Gründen den Mitreisenden augenscheinlich lästig fallen würden, wenn für sie nicht im voraus ein besonderes Abteil gemietet ist oder ihnen gegen Bezahlung angewiesen werden kann; unterwegs erkrankte Personen sind jedoch wenigstens bis zur nächsten geeigneten Station zu befördern, wo sie die nötige Pflege finden können. Das Fahrgeld und die Gepäckfracht sind abzüglich des Betrags für die durchfahrene Strecke nach den in Artikel 26 gegebenen Vorschriften zu erstatten.

§ 2. — Für die Beförderung von Personen, die an ansteckenden Krankheiten leiden, sind die internationalen Vereinbarungen und mangels solcher die in den einzelnen Staaten geltenden Bestimmungen maßgebend.

## Artikel 14

### Von der Mitnahme in Personenwagen ausgeschlossene Gegenstände

§ 1. — Gefährliche Gegenstände, insbesondere geladene Schußwaffen, explosionsfähige, leicht entzündliche oder ätzende Stoffe sowie Gegenstände, die geeignet sind, den Reisenden lästig zu fallen, dürfen nicht in Personenwagen mitgenommen werden.

Reisende, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes eine Schußwaffe führen, sowie Jäger und Schützen dürfen jedoch Munition mitnehmen; die niedrigste der in den Vorschriften der berührten Gebiete festgesetzen Höchstmengen darf aber nicht überschritten werden. Den Begleitern von Gefangenen, die mit diesen in besonderen Wagen oder Wagenabteilen fahren, ist gestattet, geladene Schußwaffen mitzuführen.

§ 2. — Die Bahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der in die Personenwagen mitgenommenen Gegenstände in Gegenwart des Reisenden zu überzeugen, wenn triftige Gründe eine Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des § 1 vermuten lassen.

§ 3. — Der Zuwiderhandelnde haftet für jeden aus der Übertretung des Verbots (§ 1) entstehenden Schaden und verwirkt außerdem die durch die Gesetze und Vorschriften festgesetzten Strafen.

### Artikel 15

### Mitnahme von Handgepäck und Tieren in Personenwagen

§ 1. — Der Reisende darf leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich in Personenwagen mitnehmen, wenn keine Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsvorschriften entgegenstehen und wenn die Wagen dadurch nicht beschädigt werden können. Jedem Reisenden steht für sein Handgepäck nur der Raum über und unter seinem Sitzplatz zur Verfügung.

§ 2. — Lebende Tiere dürfen in Personenwagen nicht mitgenommen werden. Jedoch sind kleine zahme Tiere in Käfigen, Kisten, Körben oder anderen geeigneten Behältern, kleine Hunde auch ohne solche, zugelassen, soweit die Polizeivorschriften der einzelnen Staaten nicht entgegenstehen, kein Mitreisender widerspricht und diese Tiere auf dem Schoße getragen oder wie Handgepäck untergebracht werden können.

Die Tarife oder Fahrpläne können die Mitnahme von Tieren für bestimmte Gattungen von Personenwagen oder Zügen verbieten oder zulassen.

Die Tarife bestimmen, ob und für welche Tiere eine Beförderungsgebühr zu bezahlen ist.

§ 3. — Die in Personenwagen mitgenommenen Gegenstände und Tiere sind vom Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

### Artikel 16

### Verspätungen. Versäumung des Anschlusses. Ausfall von Zügen

Wird infolge einer Zugverspätung der Anschluß an einen anderen Zug versäumt oder fällt ein Zug ganz oder auf Teilstrecken aus, und will der Reisende seine Reise fortsetzen, so hat die Eisenbahn, soweit es möglich ist, den Reisenden mit seinem Gepäck ohne Preiszuschlag mit einem Zuge zu befördern, der auf der gleichen oder auf einer anderen Strecke der am ursprünglichen Beförderungsweg beteiligten Eisenbahn nach derselben Bestimmungsstation fährt und der es dem Reisenden ermöglicht, mit geringerer Verspätung sein Reiseziel zu erreichen. Der Stationsvorstand hat gegebenenfalls auf dem Fahrausweis die Versäumung des Anschlusses oder den Zugausfall zu bescheinigen, die Geltungsdauer des Fahrausweises, soweit erforderlich, zu verlängern und ihn mit Gültigkeitsvermerk für den neuen Weg, für eine höhere Wagenklasse oder für einen Zug mit höheren Fahrpreisen zu versehen. Die Eisenbahn ist indessen berechtigt, durch den Tarif oder durch die Fahrpläne einzelne Züge von der Benutzung auszuschließen.

## Kapitel II

## Gepäckbeförderung

### Artikel 17

### Begriff des Reisegepäcks. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

§ 1. — Als Reisegepäck werden nur Gegenstände angesehen, die für den Gebrauch des Reisenden bestimmt und in Reisekoffer, Reisekörbe, Reisetaschen, Reisesäcke, Hutschachteln oder dergleichen verpackt sind.

§ 2. — Außerdem sind zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen und zwar — abgesehen von der Ausnahme unter d) — auch unverpackt:

a) Trag- und Rollstühle für Kranke, Selbstfahrer für Kranke, auch mit Hilfsmotor, Liegestühle;

b) Kinderwagen;

c) Warenproben- und Musterkoffer;

d) tragbare Musikinstrumente in Kasten, Futteralen oder anderen Umschließungen;

e) Geräte für Schaustellungen von Artisten unter der Bedingung, daß ihre Beschaffenheit und Verpackung, ihr Umfang und ihr Gewicht ein rasches Verladen und Unterbringen im Gepäckwagen gestatten;

f) Vermessungsgeräte bis zu vier Meter Länge und Handwerkzeug;

g) ein- und zweisitzige Hand- und Sportschlitten, Schneeschuhe (Skier) und Schlittschuhsegel sowie Wasserfahrzeuge bis zu drei Meter Länge;

h) Fahrräder, auch mit Hilfsmotor, einsitzige Kraftzweiräder, auch mit Hilfssitz, wenn die Zubehörstücke von ihnen entfernt sind.

Die Behälter der Kraftfahrzeuge dürfen Betriebsstoff enthalten, wenn die Betriebstoffleitung nach dem Vergaser abgeschlossen und dieser durch das Auslaufenlassen des Motors entleert ist.

Die Tarife können die Menge, den Umfang und das Gewicht der zur Beförderung als Reisegepäck zugelassenen Gegenstände vorstehender Art beschränken.

§ 3. — Die Tarife können noch andere, nicht für den Gebrauch des Reisenden bestimmte Gegenstände sowie Tiere in genügend sicheren Behältern als Reisegepäck zulassen.

§ 4. — Die nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände sind zur Beförderung als Reisegepäck nicht zugelassen. Die nach den Bestimmungen des genannten Übereinkommens nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände sind ebenfalls von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen.

Filme in der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgeschriebenen Verpackung sind jedoch zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen.

### Artikel 18

### Verantwortlichkeit des Reisenden für sein Gepäck. Zuschläge

§ 1. — Der Inhaber des Gepäckscheins ist für die Beachtung der Vorschriften des Artikels 17 verantwortlich und trägt alle Folgen einer Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften.

§ 2. — Vermutet die Eisenbahn eine Zuwiderhandlung, so hat sie das Recht, nachzuprüfen, ob der Inhalt der Gepäckstücke den Vorschriften entspricht. Der Inhaber des Gepäckscheins ist aufzufordern, bei der Nachprüfung zugegen zu sein. Falls er sich nicht einstellt oder nicht zu erreichen ist, so hat die Nachprüfung in Ermanglung anderer Gesetze oder Vorschriften des Staates, in dem sie stattfindet, unter Zuziehung zweier bahnfremder Zeugen zu geschehen. Wird eine Zuwiderhandlung festgestellt, so hat der Inhaber des Gepäckscheins die Kosten der Nachprüfung zu bezahlen.

§ 3. — Bei einer Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des Artikels 17 § 4 hat der Inhaber des Gepäckscheins unbeschadet der strafrechtlichen Folgen einen Zuschlag zu entrichten, den Unterschied der Beförderungsgebühren nachzuzahlen und den etwaigen Schaden zu ersetzen.

Der Zuschlag wird für jedes Kilogramm Rohgewicht der von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände berechnet. Er beträgt bei den nach Artikel 3 Ziffer 4 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr von der Beförderung ausgeschlossenen oder bei den in Anlage I zu dem genannten Übereinkommen in den Klassen I und II aufgezählten Gegenständen 15 Franken für ein Kilogramm, mindestens jedoch 30 Franken für jede Sendung; in allen anderen Fällen beträgt der Zuschlag fünf Franken für ein Kilogramm, mindestens aber zehn Franken für jede Sendung.

Wenn die für den Binnenverkehr der Eisenbahn, wo die Zuwiderhandlung festgestellt wurde, geltenden Vorschriften niedrigere Gesamtzuschläge vorsehen, sind diese zu erheben.

### Artikel 19

### Verpackung und Beschaffenheit des Reisegepäcks

§ 1. — Gepäckstücke, deren Verpackung ungenügend oder deren Beschaffenheit mangelhaft ist oder die offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweisen, können von der Eisenbahn zurückgewiesen werden. Werden sie gleichwohl zur Beförderung angenommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, in den Gepäckschein einen Vermerk über den Zustand aufzunehmen. Nimmt der Reisende den Gepäckschein mit dem Vermerk an, so gilt dies als Anerkennung dieses Zustands.

§ 2. — Auf den Gepäckstücken müssen Name und Anschrift des Reisenden sowie die Bestimmungsstation genügend haltbar angegeben sein. Gepäckstücke ohne diese Angaben können zurückgewiesen werden.

§ 3. — Der Reisende hat alte Beklebezettel, Namens- oder andere Anschriften, die sich auf frühere Beförderungen beziehen, zu entfernen oder unleserlich zu machen.

Artikel 20

**Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks. Gepäckschein**

§ 1. — Reisegepäck wird nur gegen Vorweis eines mindestens bis zur Bestimmungsstation des Gepäcks gültigen Fahrausweises und nur über den auf dem Fahrausweis angegebenen Weg abgefertigt.

Gilt der Fahrausweis über mehrere Beförderungswege oder kommen verschiedene Stationen am gleichen Bestimmungsort in Frage, so hat der Reisende den Beförderungsweg oder die Station, nach der das Gepäck abgefertigt werden soll, genau zu bezeichnen. Die Eisenbahn haftet nicht für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschrift durch den Reisenden.

Die Tarife bestimmen, ob und inwieweit Gepäck über einen anderen als den im Fahrausweis angegebenen Beförderungsweg oder ohne Fahrausweis zur Beförderung zugelassen wird. Wenn die Tarife zulassen, daß Gepäck ohne Fahrausweis befördert wird, so gelten die Bestimmungen dieses Übereinkommens, welche die Rechte und Pflichten des Reisenden hinsichtlich seines Gepäcks regeln, auch für den Absender von Gepäck, das ohne Fahrausweis zur Beförderung aufgegeben wird.

Soweit es die Tarife vorsehen, kann der Reisende während der Geltungsdauer seines Fahrausweises Gepäck entweder direkt für die ganze Strecke von der Abgangstation bis zur Bestimmungstation oder für beliebige Teile der ganzen Strecke aufgeben; jedoch darf keine Teilstrecke mehr als einmal in Anspruch genommen werden.

§ 2. — Bei der Aufgabe des Gepäcks ist dem Reisenden ein Gepäckschein zu übergeben. Der Reisende hat sich beim Empfang des Gepäckscheins zu überzeugen, ob dieser seinen Angaben entsprechend ausgefertigt ist. Die Gepäckfracht muß bei der Aufgabe bezahlt werden.

§ 3. — Im übrigen richtet sich das Verfahren für die Abfertigung des Gepäcks nach den für die Aufgabestation geltenden Bestimmungen.

§ 4. — Die Gepäckscheine, die für internationale Sendungen ausgegeben werden, müssen dem diesem Übereinkommen als Anlage I beigegebenen Muster entsprechen.

§ 5. — Die Gepäckscheine müssen folgende Angaben enthalten:

a) die Aufgabe- und Bestimmungsstation;
b) den Beförderungsweg;
c) den Tag der Aufgabe und den Zug, zu dem das Gepäck aufgegeben wird;
d) die Anzahl der Fahrausweise, soweit das Gepäck nicht ohne Fahrausweis aufgegeben wird;
e) die Anzahl und das Gewicht der Gepäckstücke;
f) die Gepäckfracht und etwaige andere Gebühren;
g) den Betrag eines nach Artikel 35 angegebenen Interesses an der Lieferung in Buchstaben.

§ 6. — Die Tarife oder Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Gepäckscheine zu drucken und auszufüllen sind.

§ 7. — Für die Abfertigung von Fahrrädern und Sportgeräten können die Tarife besondere Vorschriften treffen.

§ 8. — Der Reisende kann nach den bei der Aufgabestation geltenden Bestimmungen den Zug angeben, mit dem das Gepäck befördert werden soll. Macht er von diesem Rechte keinen Gebrauch, so wird es mit dem nächsten geeigneten Zuge befördert.

Muß das Gepäck unterwegs auf einen anderen Zug übergehen, so ist es mit dem Anschlußzug weiter zu befördern, wenn dieser der Gepäckbeförderung dient und genügend Zeit zur Umladung vorhanden ist. Sonst ist es mit dem nächsten geeigneten Zuge weiterzubefördern.

Die Beförderung des Gepäcks kann in der vorbezeichneten Weise nur stattfinden, wenn nicht — auf der Aufgabestation oder unterwegs — die Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften dem entgegensteht.

Die Eisenbahn ist berechtigt, die Beförderung von Gepäck bei einzelnen Zügen oder Zuggattungen auszuschließen oder zu beschränken.

## Artikel 21

### Auslieferung

§ 1. — Das Gepäck wird gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Empfangsberechtigung des Gepäckscheininhabers zu prüfen.

§ 2. — Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, auf der Bestimmungsstation die Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach der Ankunft des Zuges, mit dem es zu befördern war, die Zeit abgelaufen ist, die zur Bereitstellung und gegebenenfalls zur Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden erforderlich ist.

§ 3. — Kann der Gepäckschein nicht vorgewiesen werden, so braucht die Eisenbahn das Gepäck nur demjenigen auszuliefern, der seine Berechtigung nachweist; bei unzureichendem Nachweis kann die Eisenbahn Sicherheitsleistung verlangen.

§ 4. — Das Gepäck ist auf der Station auszuliefern, nach der es abgefertigt war. Auf rechtzeitiges Verlangen des Inhabers des Gepäckscheins kann es jedoch, wenn die Umstände es gestatten und keine Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsvorschriften entgegenstehen, gegen Vorweis des Gepäckscheins und, wenn es der Tarif vorschreibt, gegen Vorweis des Fahrausweises auf der Aufgabestation zurückgegeben oder auf einer Unterwegsstation ausgeliefert werden.

§ 5. — Der Inhaber des Gepäckscheins, dem das Gepäck nicht nach den im vorstehenden § 2 bezeichneten Bestimmungen ausgeliefert wird, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde bescheinigt werden, zu denen er die Auslieferung verlangt hat.

§ 6. — Im übrigen richtet sich die Auslieferung nach den bei der ausliefernden Eisenbahn bestehenden Bestimmungen.

## Kapitel III

## Gemeinsame Bestimmungen für Personen- und Gepäckbeförderung

## Artikel 22

### Züge. Fahrpläne. Tarifauszüge

§ 1. — Zur Beförderung dienen die im Fahrplan enthaltenen regelmäßigen und die nach Bedarf verkehrenden Züge.

§ 2. — Die Eisenbahnen haben die Fahrpläne der Züge ihrer eigenen Strecken rechtzeitig auf den Stationen auszuhängen. Aus den Fahrplänen müssen Gattung, Wagenklassen und Abfahrzeiten, für die größeren Übergangsstationen und die Endstationen auch die Ankunftzeiten der Züge sowie die wichtigeren Zuganschlüsse zu ersehen sein.

Nicht mehr gültige Fahrpläne sind sofort zu entfernen.

§ 3. — Auf jeder dem internationalen Verkehr dienenden Station muß der Reisende den Tarif oder Tarifauszug einsehen können, der die Preise der dort aufliegenden internationalen Fahrausweise und die entsprechenden Gepäckfrachten enthält.

## Artikel 23

### Grundsätze für die Berechnung der Beförderungspreise. Tarife

§ 1. — Die Beförderungspreise sind nach den in jedem Staate zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen zu berechnen. Die Tarife müssen alle zur Berechnung der Beförderungspreise und Nebengebühren notwendigen Angaben enthalten und gegebenenfalls Bestimmungen über die Umrechnungskurse treffen.

Internationale Tarife brauchen jedoch nur in den Staaten veröffentlicht zu werden, deren Eisenbahnen an diesen Tarifen als Abgangs- und Bestimmungsbahn beteiligt sind.

§ 2. — Die Tarife müssen die besonderen Bedingungen für die Beförderung enthalten.

Sie müssen jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden. Ihre Bestimmungen gelten nur insoweit, als sie diesem Übereinkommen nicht widersprechen, andernfalls sind sie nichtig.

Direkte internationale Tarife und ihre Änderungen treten an dem in der Veröffentlichung angegebenen Tage in Kraft. Erhöhungen dieser Tarife oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen sind spätestens acht Tage vor dem für die Einführung festgesetzten Zeitpunkt zu veröffentlichen.

Falls internationale Fahrausweise oder Gepäckscheine ohne Bestehen eines direkten Tarifs ausgegeben werden und eine Eisenbahn ihren Tarif ändert, kann die Durchführung der Änderung bei den anderen Bahnen frühestens acht Tage nach Eintreffen der Mitteilung beansprucht werden.

Tarife, die nur für eine bestimmte Zeit eingeführt sind, treten mit Ablauf dieser Zeit außer Kraft.

### Artikel 24
### Verbot von Sonderabmachungen

Jede Sonderabmachung, wodurch einem oder mehreren Reisenden eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist verboten und nichtig.

Dagegen sind Preisermäßigungen zulässig, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen, ebenso Ermäßigungen, die für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen oder für Wohlfahrts-, Erziehungs- und Unterrichtszwecke gewährt werden.

### Artikel 25
### Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden

Der Reisende hat die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften hinsichtlich seiner Person und hinsichtlich der Untersuchung seines Reise- und Handgepäcks zu befolgen. Er hat dieser Untersuchung beizuwohnen, vorbehaltlich der durch die einschlägigen Vorschriften zugelassenen Ausnahmen. Die Eisenbahn ist gegenüber dem Reisenden von jeder Haftung für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Verpflichtungen befreit.

### Artikel 26
### Rückerstattungen

§ 1. — Ist ein Fahrausweis nicht benutzt worden, so kann vorbehaltlich der in den §§ 3 und 4 bezeichneten Abzüge der bezahlte Fahrpreis zurückverlangt werden.

§ 2. — Ist ein Fahrausweis infolge von Tod, Krankheit oder Unfall des Reisenden oder wegen zwingender Gründe ähnlicher Art nur teilweise benutzt worden, so wird vorbehaltlich der in den §§ 3 und 4 bezeichneten Abzüge der Unterschied zwischen dem bezahlten Gesamtpreis und dem gewöhnlichen Fahrpreis für die zurückgelegte Strecke erstattet.

§ 3. — Von der Rückerstattung sind die Steuern, Zuschläge für Platzkarten, Herstellungskosten für Fahrausweise in Heftform und die für den Verkauf der Fahrausweise bezahlten Vergütungen ausgeschlossen.

§ 4. — Von dem zu erstattenden Betrag wird außer den etwaigen Auslagen für seine Zusendung eine Gebühr von 10 v. H., jedoch nicht weniger als ein halber Franken und nicht mehr als drei Franken für den Fahrausweis abgezogen.

Dieser Abzug wird nicht gemacht, wenn ein nicht benutzter Fahrausweis noch am Ausgabetag der Ausgabestelle zurückgegeben wird.

§ 5. — Verzichtet ein Reisender auf die Weiterreise, weil er durch Anschlußversäumnis wegen Zugverspätung, durch den Ausfall eines Zuges oder durch eine Verkehrsunterbrechung an der fahrplanmäßigen Fortsetzung seiner Reise verhindert worden ist, so ist er berechtigt, von der Eisenbahn die Anwendung der Bestimmung des § 2 zu verlangen, ohne daß sie Abzüge nach § 4 machen kann.

§ 6. — Auf Fahrausweise zu ermäßigtem Preise kann eine Rückerstattung nur in den Fällen und im Umfang des § 5 beansprucht werden; die nach Artikel 7 § 2 erster Absatz ausgegebenen Kinderfahrkarten gelten im Sinne dieser Bestimmung nicht als Fahrausweise zu ermäßigtem Preise.

§ 7. — Für verlorene Fahrausweise wird keine Rückerstattung gewährt.

§ 8. — Wird Gepäck zurückgenommen, ehe es die Aufgabestation verlassen hat, so kann die bezahlte Gepäckfracht zurückverlangt werden.

Wird Gepäck auf einer Unterwegstation zurückgenommen, so kann die Erstattung der Gepäckfracht nur in den Fällen und nach den Bestimmungen der §§ 2 und 5 verlangt werden.

In beiden Fällen werden vom Erstattungsbetrag eine Gebühr von einem halben Franken für den Gepäckschein und eine etwaige Steuer abgezogen.

§ 9. — Die Tarife können abweichende Bestimmungen treffen, die jedoch keine Erschwerungen für die Reisenden enthalten dürfen.

§ 10. — Alle Ansprüche auf Rückerstattungen nach den Bestimmungen der §§ 1, 2, 5, 6 und 8 dieses Artikels und des Artikels 13 erlöschen, wenn sie nicht bei der Eisenbahn binnen einer Frist von sechs Monaten geltend gemacht werden, die bei Fahrausweisen mit Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises, bei Gepäckscheinen mit dem Tage ihrer Ausfertigung beginnt.

§ 11. — Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung der Beförderungspreise oder Gebühren Fehler vorgekommen, so muß der zu viel oder zu wenig bezahlte Betrag ausgeglichen werden.

§ 12. — Stellt die Eisenbahn fest, daß sie zu viel erhoben hat, so hat sie, wenn der Betrag für einen Fahrausweis oder Gepäckschein einen halben Franken übersteigt, von sich aus den Beteiligten, wenn möglich, hiervon zu benachrichtigen und ihm den Betrag möglichst bald zu erstatten.

§ 13. — Soweit dieser Artikel keine Bestimmungen trifft, gelten in Ermangelung besonderer zwischen den Eisenbahnen getroffener Vereinbarungen die Vorschriften für den inneren Verkehr.

### Artikel 27

### Meinungsverschiedenheiten

Meinungsverschiedenheiten unter den Reisenden oder zwischen den Reisenden und den Bediensteten entscheidet vorläufig auf den Stationan der Aufsichtsbeamte, während der Fahrt der Zugführer.

## Titel III.

## Haftung der Eisenbahnen. Entschädigungsansprüche.

## Kapitel I

## Haftung

### Artikel 28

### Haftung für die Beförderung von Reisenden, Handgepäck und Tieren

§ 1. — Die Haftung der Eisenbahn für die Tötung oder Verletzung eines Reisenden infolge eines Zugunfalls sowie für den Schaden, der durch Verspätung oder Ausfall eines Zuges oder durch Anschlußversäumnis entsteht, richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist. Die nachstehenden Vorschriften dieses Titels finden in diesen Fällen keine Anwendung.

§ 2. — Für Handgepäck und Tiere, deren Überwachung dem Reisenden nach Artikel 15 § 3 obliegt, haftet die Eisenbahn nur insoweit, als der Schaden durch ihr Verschulden verursacht ist.

§ 3. — Eine Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen besteht in diesen Fällen nicht.

### Artikel 29

### Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen für das Reisegepäck

§ 1. — Die Eisenbahn, die Reisegepäck unter Aushändigung eines internationalen Gepäckscheins zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Auslieferung.

§ 2. — Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Gepäck übernimmt, in den Beförderungsvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffende Vorschrift des Artikels 42 § 2 bleibt unberührt.

### Artikel 30

### Umfang der Haftung

§ 1. — Die Eisenbahn haftet unter den in diesem Kapitel festgesetzten Bedingungen für die verspätete Auslieferung und für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gepäcks in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entsteht.

§ 2. — Sie ist bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gepäcks von dieser Haftung befreit, wenn sie beweist, daß der Schaden durch ein Verschulden des Reisenden, durch besondere Mängel des Gepäcks oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Sie ist von der Haftung für Schäden befreit, die aus der eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gepäcks, aus Mängeln der Verpackung oder daraus entstehen, daß von der Beförderung

ausgeschlossene Gegenstände trotzdem als Gepäck aufgegeben worden sind.

Konnte nach den Umständen des Falles ein Schaden aus einer Gefahr entstehen, die mit der eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gepäcks, mit Mängeln der Verpackung oder damit verbunden ist, daß das Gepäck von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände enthielt, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Berechtigten vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist.

§ 3. — Die Eisenbahn ist von der Haftung für verspätete Auslieferung befreit, wenn sie beweist, daß die Verspätung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte.

## Artikel 31

### Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Reisegepäcks

Wenn von der Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Reisegepäcks zu leisten ist, so kann beansprucht werden:

a) wenn der Betrag des Schadens nachgewiesen ist:
der Ersatz dieses Schadens bis zur Höhe von 40 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts;

b) wenn der Betrag des Schadens nicht nachgewiesen ist:
ein Pauschalsatz von 20 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts.

Außerdem sind — ohne weiteren Schadenersatz — die Gepäckfracht, die Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des verlorenen Gepäcks bezahlte Beträge zu erstatten.

Eine höhere Entschädigung kann nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 35 § 4 oder bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach Artikel 36 beansprucht werden.

## Artikel 32

### Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks. Wiederauffinden des Gepäcks

§ 1. — Ein fehlendes Gepäckstück gilt nach Ablauf des 14. Tages nach dem Tage, an dem seine Auslieferung verlangt wurde, als verloren.

§ 2. — Wird ein für verloren gehaltenes Gepäckstück innerhalb eines Jahres nach seiner Abforderung wieder aufgefunden, so hat die Eisenbahn den Reisenden hiervon zu benachrichtigen, wenn sein Aufenthaltsort bekannt ist oder sich ermitteln läßt.

§ 3. — Der Reisende kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück auf einer Station des Beförderungswegs ausgeliefert wird; er hat dann die reine Gepäckfracht von der Aufgabe- bis zur Auslieferungsstation zu bezahlen und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm etwa erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Gepäckfracht zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung nach Artikel 34 und gegebenenfalls Artikel 35 § 3 bleiben vorbehalten.

§ 4. — Wird das wieder aufgefundene Gepäckstück nicht binnen der in § 3 vorgesehenen Frist von 30 Tagen zurückverlangt oder wird es später als ein Jahr nach seiner Abforderung wieder aufgefunden, so kann die Eisenbahn darüber nach den Gesetzen oder Vorschriften ihres Staates verfügen.

## Artikel 33

### Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Reisegepäcks

Bei Beschädigung hat die Eisenbahn den Betrag der Wertverminderung des Reisegepäcks ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen. Eine höhere Entschädigung kann nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 35 § 4 oder bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach Artikel 36 beansprucht werden.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist,
den Betrag, der im Falle ihres gänzlichen Verlusts zu zahlen wäre;

b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist,
den Betrag, der im Falle des Verlusts des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

## Artikel 34

### Höhe der Entschädigung für verspätete Auslieferung des Reisegepäcks

§ 1. — Wenn das Reisegepäck verspätet ausgeliefert wurde und der Reisende nicht nachweist, daß ein Schaden durch die Verspätung entstanden ist, so hat die Eisenbahn für je angefangene 24 Stunden seit der Abforderung, höchstens aber für 14 Tage, eine Entschädigung zu zahlen, die 0,20 Franken für das Kilogramm des Rohgewichts des verspätet ausgelieferten Gepäcks beträgt.

§ 2. — Wird nachgewiesen, daß ein Schaden durch die Verspätung entstanden ist, so ist für diesen Schaden eine Entschädigung zu zahlen, die die das Vierfache der in § 1 dieses Artikels bestimmten Pauschalentschädigung nicht übersteigen darf.

§ 3. — Die in den §§ 1 und 2 dieses Artikels vorgesehenen Entschädigungen werden nicht neben der bei gänzlichem Verlust des Gepäcks zu leistenden Entschädigung gewährt.

Bei teilweisem Verlust sind sie gegebenenfalls für den nicht verlorenen Teil zu entrichten.

Bei Beschädigung treten sie gegebenenfalls neben die in Art. 33 vorgesehene Entschädigung.

In keinem Falle darf die Gesamtentschädigung nach §§ 1 und 2 zuzüglich derjenigen nach Artikel 31 und 33 höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Gepäcks.

## Artikel 35

### Angabe des Interesses an der Lieferung

§ 1. — Für jede Gepäcksendung kann das Interesse an der Lieferung angegeben werden. Der Betrag ist auf dem Gepäckschein zu vermerken.

Enthalten die Tarife keine entgegenstehende Vorschrift, so muß der Betrag des Interesses in der Währung des Versandstaats ausgedrückt werden.

§ 2. — Für je angefangene zehn Kilometer wird eine besondere Gebühr von einem Zehntel vom Tausend der angegebenen Summe erhoben.

Die Tarife können die Gebühr herabsetzen und einen Mindestbetrag festsetzen.

§ 3. — Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann bei verspäteter Auslieferung beansprucht werden:

a) wenn nicht nachgewiesen wird, daß ein Schaden durch die Verspätung entstanden ist, für je angefangene 24 Stunden seit der Abforderung, höchstens aber für 14 Tage, eine Entschädigung, die 0,40 Franken für das Kilogramm des Rohgewichts des verspätet ausgelieferten Gepäcks beträgt; diese Entschädigung darf jedoch den Betrag des angegebenen Interesses nicht übersteigen;

b) wenn nachgewiesen wird, daß ein Schaden durch die Verspätung entstanden ist, eine Entschädigung bis zur Höhe des angegebenen Interesses.

Ist der Betrag des angegebenen Interesses geringer als die in Artikel 34 vorgesehenen Entschädigungen, so können diese an Stelle der unter a) und b) erwähnten Beträge beansprucht werden.

§ 4. — Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung von Gepäck, für welches das Interesse an der Lieferung angegeben ist, können beansprucht werden:

a) die in den Artikeln 31 und 33 vorgesehenen Entschädigungen, außerdem

b) der Ersatz des nachgewiesenen weiteren Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrags.

§ 5. — Liegen Beschädigung oder teilweiser Verlust des Gepäcks und verspätete Auslieferung gleichzeitig vor, so werden die nach § 3 und § 4 b) zu leistenden Beträge nur insoweit gezahlt, als sie zusammen den als Interesse an der Lieferung angegebenen Betrag nicht übersteigen.

## Artikel 36

### Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn

In allen Fällen, in denen gänzlicher oder teilweiser Verlust, Beschädigung oder verspätete Auslieferung des Gepäcks auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, ist der nachgewiesene volle Schaden jeweils bis zum Doppelten der in den Artikeln 31, 33, 34 und 35 vorgesehenen Höchstbeträge zu ersetzen.

## Artikel 37

### Verzinsung der Entschädigung

Der Reisende kann sechs vom Hundert Zinsen der ihm auf einen Gepäckschein gewährten Entschädigung verlangen, sofern sie den Betrag von zehn Franken übersteigt.

Diese Zinsen laufen vom Tage der in Artikel 40 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung.

### Artikel 38

**Rückerstattung der Entschädigung**

Jede zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuerstatten.

Im Falle eines Betrugs hat die Eisenbahn unbeschadet der strafrechtlichen Folgen außerdem Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem von ihr zu Unrecht gezahlten Betrag gleichkommt.

### Artikel 39

**Haftung der Eisenbahn für ihre Leute**

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient.

Wenn indessen Bahnangestellte auf Verlangen eines Reisenden der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen besorgen, gelten sie als Beauftragte des Reisenden, für den sie tätig sind.

## Kapitel II

**Reklamationen. Klagen. Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten aus dem Beförderungsvertrag. Verjährung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag**

### Artikel 40

**Reklamationen**

§ 1. — Außergerichtliche Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 42 bezeichneten Eisenbahn anzubringen.

§ 2. — Zur Geltendmachung sind die nach Artikel 41 zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

§ 3. — Der Fahrausweis, der Gepäckschein und sonstige Belege, die der Berechtigte seiner Reklamation beifügen will, sind in Urschrift oder Abschrift vorzulegen, Abschriften auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form.

Bei der endgültigen Erledigung der Reklamation kann die Eisenbahn die Rückgabe der Fahrausweise oder Gepäckscheine verlangen.

### Artikel 41

**Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigte Personen**

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag gegen die Eisenbahn ist nur befugt, wer den Fahrausweis oder den Gepäckschein vorweist oder seine Berechtigung anderweit nachweist.

### Artikel 42

**Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind. Zuständigkeit**

§ 1. — Ansprüche auf Rückerstattung eines Betrags, der auf Grund des Beförderungsvertrags gezahlt worden ist, können entweder gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen diejenige, zu deren Gunsten der zu hohe Betrag erhoben worden ist.

§ 2. — Sonstige Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag können nur gegen die Abgangsbahn, die Bestimmungsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Auch wenn die Bestimmungsbahn das Reisegepäck nicht erhalten hat, kann sie gleichwohl gerichtlich in Anspruch genommen werden.

Unter den bezeichneten Eisenbahnen steht dem Kläger die Wahl zu; mit der Erhebung der Klage erlischt das Wahlrecht.

§ 3. — Die Klage kann, wenn nicht in Staatsverträgen oder Konzessionen etwas anderes bestimmt ist, nur vor den zuständigen Gerichten des Staates erhoben werden, dem die beklagte Eisenbahn angehört.

Betreibt ein Eisenbahnunternehmen mehrere selbständige Eisenbahnnetze in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Eisenbahnnetze als besondere Eisenbahn im Sinne dieser Vorschrift angesehen.

§ 4. — Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Eisenbahnen erhoben werden, wenn sich die Klage auf denselben Beförderungsvertrag gründet.

§ 5. — Die Vorschriften dieses Artikels finden keine Anwendung auf den in Kapitel III dieses Titels geregelten Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

### Artikel 43

### Feststellung eines teilweisen Verlusts oder einer Beschädigung des Reisegepäcks

§ 1. — Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Reisegepäcks von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Reisenden behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand und das Gewicht des Gepäcks und, soweit dies möglich ist, Betrag und Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens sofort durch eine Tatbestandsaufnahme festzustellen und zwar, wenn möglich, in Gegenwart des Reisenden.

Dem Reisenden ist auf sein Verlangen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

§ 2. — Wenn der Reisende die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, so kann er verlangen, daß der Zustand und das Gewicht des Reisegepäcks, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt wird; das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, wo dies geschieht.

§ 3. — Bei Verlust von Gepäckstücken ist der Reisende zur Erleichterung der Nachforschungen der Eisenbahn verpflichtet, eine möglichst genaue Beschreibung der verlorenen Gepäckstücke zu geben.

### Artikel 44

### Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Gepäckbeförderungsvertrag

§ 1. — Mit der Annahme des Reisegepäcks sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Beförderungsvertrag erloschen.

§ 2. — Jedoch erlöschen nicht:

1. Entschädigungsansprüche, bei denen der Reisende nachweist, daß der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;

2. Entschädigungsansprüche wegen verspäteter Auslieferung, wenn sie bei einer der in Artikel 42 § 2 bezeichneten Eisenbahnen binnen 21 Tagen, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, angebracht werden;

3. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlusts oder Beschädigung:

a) wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gepäcks durch den Reisenden nach Artikel 43 festgestellt worden ist;

b) wenn die Feststellung, die nach Artikel 43 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Annahme festgestellt worden sind, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a) daß sich die Eisenbahn dem Reisenden gegenüber nicht zur Feststellung des Zustands des Gepäcks auf der Bestimmungsstation bereiterklärt hat;

b) daß unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens drei Tage nach der Annahme des Gepäcks die Feststellung nach Artikel 43 verlangt wird;

c) daß der Reisende beweist, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme des Gepäcks zur Beförderung und der Auslieferung entstanden ist;

5. Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen.

§ 3. — Der Reisende kann die Annahme des Gepäcks so lange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung des behaupteten Schadens stattgegeben ist.

Vorbehalte bei der Annahme des Gepäcks sind wirkungslos, wenn sie nicht von der Eisenbahn anerkannt sind.

§ 4. — Wenn einzelne der im Gepäckschein verzeichneten Stücke bei der Auslieferung fehlen, so kann der Reisende, ehe er die anderen annimmt, von der Eisenbahn eine Bescheinigung hierüber verlangen.

§ 5. Die Haftung für gänzlichen Verlust erlischt, wenn das Gepäck nicht binnen sechs Monaten nach der Ankunft des Zuges, mit dem es zu befördern war, auf der Bestimmungsstation abgefordert wird; unberührt bleibt die Verpflichtung der Eisenbahn, den Reisenden auch später zu benachrichtigen, wenn das Gepäckstück wiedergefunden wird und wenn es die zur Ermittlung der Anschrift des Reisenden nötigen Merkmale trägt.

### Artikel 45

### Verjährung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag

§ 1. — Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahre, wenn der geschuldete Betrag nicht bereits durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt worden ist.

Die Verjährungsfrist beträgt indessen drei Jahre bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens oder wegen des in Artikel 38 erwähnten Falles des Betrugs.

§ 2. — Die Verjährung beginnt:

a) bei Entschädigungsansprüchen wegen teilweisen Verlusts, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung mit dem Tage der Auslieferung;

b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlusts mit dem Tage, an dem die Auslieferung hätte erfolgen sollen;

c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Beförderungs- oder Nebengebühren oder von Zuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifanwendung oder bei Rechenfehlern mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit dem Tage, an dem sie hätte erfolgen sollen;

d) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Zuschlags mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat;

e) bei sonstigen die Beförderung des Reisenden betreffenden Ansprüchen mit dem Tage des Ablaufs der Geltungsdauer des Fahrausweises.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in keinem Falle in der Frist inbegriffen.

§ 3. — Wenn der Reisende eine schriftliche Reklamation nach Artikel 40 bei der Eisenbahn eingereicht hat, wird der Lauf der Verjährung gehemmt. Der Lauf beginnt wieder mit dem Tage, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückgewiesen und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgegeben hat. Der Beweis des Eingangs der Reklamation oder des Bescheids und der Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich auf diese Tatsachen beruft.

Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

§ 4. — Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gelten für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung die Gesetze und Verordnungen des Staates, in dem die Klage erhoben wird.

### Artikel 46

### Unzulässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche

Ansprüche, die nach Artikel 26 § 10, 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

## Kapitel III

## Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander

### Artikel 47

### Abrechnung unter den Eisenbahnen

Jede Eisenbahn hat den übrigen beteiligten Eisenbahnen die ihnen zukommenden Anteile an den Beförderungsgebühren zu bezahlen, die sie erhoben hat oder hätte erheben müssen.

### Artikel 48

### Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung

§ 1. — Hat eine Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung des Reisegepäcks geleistet, so

steht ihr der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach folgenden Bestimmungen zu:

a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;

b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine solche Ausscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so bestimmen sich die Anteile der Eisenbahnen an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c);

c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so haften sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden nicht auf ihren Strecken verursacht worden ist. Die Verteilung erfolgt nach Verhältnis der Tarifkilometer.

§ 2. — Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht bezahlte Anteil unter alle anderen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Verhältnis der Tarifkilometer verteilt.

### Artikel 49

#### Rückgriff bei Entschädigung für verspätete Auslieferung

Die Vorschriften des Artikels 48 finden auch bei Entschädigung für verspätete Auslieferung Anwendung. Wird die Verspätung durch Unregelmäßigkeiten veranlaßt, die bei mehreren Eisenbahnen festgestellt worden sind, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen nach Verhältnis der Dauer der auf ihren Strecken vorgekommenen Verspätung zu verteilen.

### Artikel 50

#### Verfahren bei Rückgriffen

§ 1. — Keine Eisenbahn, gegen die nach Artikel 48 oder 49 Rückgriff genommen wird, ist befugt, die Rechtmäßigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung zu bestreiten, wenn über die Entschädigung gerichtlich entschieden worden ist, nachdem der Eisenbahn durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt nach den Umständen des Falles die Fristen für die Streitverkündung und den Beitritt.

§ 2. — Die den Rückgriff nehmende Eisenbahn hat sämtliche beteiligten Eisenbahnen, mit denen sie sich nicht gütlich geeinigt hat, mit derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Eisenbahnen erlischt.

§ 3. — Das Gericht hat in demselben Verfahren über alle Rückgriffe, mit denen es befaßt ist, zu entscheiden.

§ 4. — Den beklagten Eisenbahnen steht kein weiterer Rückgriff zu.

§ 5. — Die Verbindung des Rückgriffverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

### Artikel 51

#### Zuständigkeit im Rückgriffverfahren

§ 1. — Das Gericht des Sitzes der Eisenbahn, gegen die der Rückgriff genommen wird, ist für alle Rückgriffsklagen ausschließlich zuständig.

§ 2. — Ist die Klage gegen mehrere Eisenbahnen zu erheben, so hat die klagende Eisenbahn die Wahl unter den nach § 1 dieses Artikels zuständigen Gerichten.

### Artikel 52

#### Besondere Vereinbarungen über den Rückgriff

Die Eisenbahnen können über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen treffen.

## Titel IV.

## Verschiedene Vorschriften.

### Artikel 53

#### Anwendung des inneren Rechtes

Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Gesetze und Vorschriften für den inneren Verkehr jedes Staates Anwendung.

## Artikel 54

### Allgemeine Vorschriften über das Verfahren

In allen Rechtsstreitigkeiten, zu denen die unter dieses Übereinkommen fallenden Beförderungen Anlaß geben, richtet sich das Verfahren nach dem Rechte des zuständigen Gerichts, soweit nicht durch dieses Übereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind.

## Artikel 55

### Vollstreckbarkeit der Urteile. Beschlagnahme und Sicherheitsleistung

§ 1. — Urteile, auch Versäumnisurteile, die auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens von dem zuständigen Gericht erlassen und nach den für das urteilende Gericht maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, sind in jedem anderen Vertragstaat vollstreckbar, sobald die in diesem Staate vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhalts ist nicht zulässig.

Auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf solche Bestimmungen eines Urteils, die dem im Rechtsstreit unterlegenen Kläger außer den Kosten eine Entschädigung auferlegen.

§ 2. — Die aus einer internationalen Beförderung herrührenden Forderungen einer Eisenbahn gegen eine andere Eisenbahn, die nicht dem gleichen Staate angehört, können nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

§ 3. — Das rollende Material einer Eisenbahn mit Einschluß aller dazu gehörenden beweglichen Gegenstände dieser Eisenbahn kann in einem anderen Staate als demjenigen, dem die betreffende Eisenbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem die Eigentumsbahn angehört.

§ 4. — Eine Sicherheitsleistung für die Kosten des Rechtsstreits kann bei Klagen aus einem internationalen Beförderungsvertrag nicht gefordert werden.

## Artikel 56

### Währungen. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen

§ 1. — Als Franken im Sinne dieses Übereinkommens oder seiner Anlagen gelten Goldfranken im Gewicht von 10/31 Gramm und 0,900 Feingehalt.

§ 2. — Die Eisenbahn hat die Kurse, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge umrechnet, wenn sie in inländischer Währung bezahlt werden (Umrechnungskurse), durch Aushang am Schalter oder auf sonstige geeignete Weise bekanntzugeben.

§ 3. — Ebenso hat eine Eisenbahn, die fremdes Geld in Zahlung nimmt, die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie es annimmt (Annahmekurse).

## Artikel 57

### Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr

§ 1. — Um die Ausführung dieses Übereinkommens zu erleichtern und zu sichern, besteht ein Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr, das folgende Aufgaben hat:

a) die Mitteilungen der Vertragsstaaten und der beteiligten Eisenbahnen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Eisenbahnen zur Kenntnis zu bringen;

b) Nachrichten aller Art, die für das internationale Beförderungswesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;

c) auf Verlangen der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander zu treffen;

d) die durch den internationalen Verkehr bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen sowie die Einziehung rückständiger Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Beziehungen der Eisenbahnen untereinander zu festigen;

e) die geschäftliche Behandlung der Anträge zur Abänderung dieses Übereinkommens vorzubereiten und gegebenenfalls den Zusammentritt von Konferenzen nach Artikel 60 vorzuschlagen.

§ 2. — Eine besondere Satzung, welche die Anlage II zu diesem Übereinkommen bildet, trifft Bestimmungen über Sitz, Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes sowie über die zur Ausübung

seiner Tätigkeit notwendigen Mittel. Diese Satzung und die daran durch Vereinbarung aller Vertragsstaaten vorgenommenen Änderungen haben dieselbe Geltung und Geltungsdauer wie das Übereinkommen selbst.

### Artikel 58

**Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken**

§ 1. — Das in Artikel 57 bezeichnete Zentralamt hat die Liste der diesem Übereinkommen unterstehenden Strecken aufzustellen und auf dem Laufenden zu halten. Zu diesem Zweck erhält es von den Vertragsstaaten die Mitteilungen über die Eintragung oder Streichung von Strecken einer Eisenbahn oder eines der in Artikel 2 bezeichneten Unternehmen.

§ 2. — Eine neue Strecke nimmt an der internationalen Beförderung erst nach Ablauf eines Monats teil, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über ihre Eintragung.

§ 3. — Das Zentralamt streicht eine Strecke, sobald derjenige Vertragsstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mitgeteilt hat, daß sie nicht mehr in der Lage ist, den durch das Übereinkommen auferlegten Verpflichtungen nachzukommen.

§ 4. — Jede Eisenbahn ist, sobald sie vom Zentralamt die Nachricht von der erfolgten Streichung erhalten hat, ohne weiteres berechtigt, alle sich aus der internationalen Beförderung ergebenden Beziehungen hinsichtlich der gestrichenen Strecke abzubrechen. Die bereits in Ausführung begriffenen Beförderungen sind jedoch vollständig auszuführen.

### Artikel 59

**Zulassung neuer Staaten**

§ 1. — Will ein an diesem Übereinkommen nicht beteiligter Staat ihm beitreten, so hat er einen entsprechenden Antrag an die schweizerische Regierung zu richten; diese teilt den Antrag allen Vertragsstaaten mit und fügt eine Äußerung des Zentralamts über die Lage der Eisenbahnen des antragstellenden Staates hinsichtlich der internationalen Beförderung bei.

§ 2. — Wenn innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Absendung dieser Mitteilung nicht mindestens zwei Staaten der schweizerischen Regierung ihren Widerspruch bekanntgegeben haben, ist der Antrag rechtsverbindlich angenommen; die schweizerische Regierung teilt dies dem Antragsteller und allen Vertragsstaaten mit.

Andernfalls teilt die schweizerische Regierung allen Staaten und dem Antragsteller mit, daß die Prüfung des Antrags vertagt ist.

§ 3. — Jeder Beitritt wird einen Monat nach dem Tage der von der schweizerischen Regierung versandten Mitteilung wirksam.

### Artikel 60

**Revision des Übereinkommens**

§ 1. — Die Vertreter der Vertragsstaaten treten zur Revision des Übereinkommens auf Einladung der schweizerischen Regierung spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der letzten Konferenz beschlossenen Änderungen zusammen.

Auf Verlangen von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten ist eine Konferenz früher einzuberufen.

§ 2. — Das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens, das aus einer Revisionskonferenz hervorgeht, zieht auch gegenüber den Vertragstaaten, die dieses neue Übereinkommen nicht ratifizieren, die Aufhebung des alten Übereinkommens nach sich.

### Artikel 61

**Zusatzbestimmungen**

§ 1. — Die von einzelnen dem Übereinkommen angehörenden Staaten oder Eisenbahnen zur Ausführung des Übereinkommens etwa erlassenen Zusatzbestimmungen sind dem Zentralamt mitzuteilen.

§ 2. — Die vereinbarten Zusatzbestimmungen können bei den Eisenbahnen, die ihnen beigetreten sind, in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt werden; sie dürfen aber die Vorschriften des Übereinkommens nicht abändern.

Ihre Einführung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

### Artikel 62

**Dauer der durch den Beitritt zum Übereinkommen eingegangenen Verpflichtungen**

§ 1. — Die Dauer dieses Übereinkommens ist unbeschränkt. Jedoch kann jeder Vertragstaat unter den nachstehenden Bedingungen zurücktreten:

Das Übereinkommen ist bis zum 31. Dezember des fünften Jahres nach dem Tage seines Inkrafttretens für jeden Vertragstaat verbindlich. Jeder Staat, der nach Ablauf dieser Frist zurückzutreten wünscht, hat diese Absicht wenigstens ein Jahr vorher der schweizerischen Regierung mitzuteilen, die allen Vertragstaaten davon Kenntnis gibt.

In Ermanglung einer Kündigung innerhalb der bezeichneten Frist erstreckt sich die Verpflichtung ohne weiteres auf weitere drei Jahre, und so fort von drei zu drei Jahren, sofern nicht wenigstens ein Jahr vorher auf den 31. Dezember des letzten Jahres eines der dreijährigen Zeiträume gekündigt wird.

§ 2. — Für die neuen Staaten, die im Laufe des fünfjährigen oder eines der dreijährigen Zeiträume zugelassen werden, ist das Übereinkommen bis zum Ende dieses Zeitraums und weiter bis zum Ende jedes folgenden Zeitraums verbindlich, sofern sie nicht wenigstens ein Jahr vor dem Ablauf eines dieser Zeiträume ihren Rücktritt erklärt haben.

### Artikel 63

**Ratifikation**

Dieses Übereinkommen ist zu ratifizieren; die Ratifikationsurkunden sind so bald wie möglich bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

Sobald das Übereinkommen von 15 Staaten ratifiziert ist, kann sich die schweizerische Regierung mit den beteiligten Regierungen ins Einvernehmen setzen, um mit ihnen die Möglichkeit der Inkraftsetzung des Übereinkommens zu prüfen.

### Artikel 64

**Wortlaute des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen**

Dieses Übereinkommen ist dem diplomatischen Gebrauch entsprechend in französischer Sprache abgeschlossen und unterzeichnet.

Dem französischen Wortlaut sind ein deutscher und ein italienischer Wortlaut beigefügt, die als amtliche Übersetzungen gelten.

Bei Nichtübereinstimmung entscheidet der französische Wortlaut.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der obengenannten Staaten und die Delegierten der Regierungskommission des Saarbeckengebiets dieses Übereinkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Rom am 23. November 1933 in doppelter Urschrift, wovon die eine im Archiv des Ministeriums des Äußern des Königreichs Italien aufbewahrt wird, während die andere durch die italienische Regierung der schweizerischen Regierung zur Hinterlegung in ihrem Archiv übersandt wird. Eine gleichlautende beglaubigte Abschrift dieses Übereinkommens wird durch die italienische Regierung allen auf der Konferenz vertretenen Staaten sowie der portugiesischen Regierung übersandt werden.

(Folgen die Unterschriften.)

**Anlage I.**
(Artikel 20).

# Gepäckscheinmuster

Das Muster besteht aus 3 Blättern mit nachstehendem Aufdruck. Die Eisenbahnverwaltungen bestimmen, ob alle 3 Blätter oder nur das 1. und 3. Blatt im Pausverfahren auszufüllen sind.

Blatt 1.

Nr. .........

International Gepäcksendung

........................................................ ℭ

(Name der Eisenbahnverwaltung)

## Gepäckschein-Stamm

von ........................ nach ........................

über ..................................................

| Tag<br>19...... | Zahl der Fahr-ausweise | Zahl der Gepäck-stücke | Wirk-liches Gewicht kg | Gepäckfracht | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Frachtberechnung für Einheiten zu 10 kg } ohne Freigepäck für ...... kg / mit Freigepäck für ...... kg | |
| | | | | *) | |
| Zug Nr. | | | | | |
| | Interesse an der Lieferung | | | | |
| | Nebengebühren ........ | | | | |
| | Erhebungsbetrag ........ | | | | |

← 150 mm → ; ↕ 110 mm

Blatt 2.

Nr. .........

International Gepäcksendung

........................................................ ℭ

(Name der Eisenbahnverwaltung)

## Gepäckbegleitschein

von ........................ nach ........................

über ..................................................

| Tag<br>19...... | Zahl der Fahr-ausweise | Zahl der Gepäck-stücke | Wirk-liches Gewicht kg | Gepäckfracht | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Frachtberechnung für Einheiten zu 10 kg } ohne Freigepäck für ...... kg / mit Freigepäck für ...... kg | |
| | | | | *) | |
| Zug Nr. | | | | | |
| | Interesse an der Lieferung | | | | |
| | Nebengebühren ........ | | | | |
| | Erhebungsbetrag ........ | | | | |

*) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

3. Blatt, Vorderseite.

Nr. ......... Internationale Gepäcksendung

.................................................. (Name der Eisenbahnverwaltung)

## Gepäckempfangschein

von ...................................... nach ......................................

über ......................................

..................................................

| Tag | Zahl der Fahrausweise | Zahl der Gepäckstücke | Wirkliches Gewicht kg | Gepäckfracht | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ......... 19...... | | | | Frachtberechnung für Einheiten zu 10 kg | ohne Freigepäck für ...... kg<br>mit Freigepäck für ...... kg | |
| Zug ...... Nr. | | | | *) | | |
| | | | | Interesse an der Lieferung | | |
| | Nebengebühren . . . . . . . . . . | | | | | |
| | Erhebungsbetrag . . . . . . . . . . | | | | | |

*Siehe Rückseite.*

3. Blatt Rückseite.

Für die Beförderung gelten das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und die in Betracht kommenden Tarife.

Der Reisende ist verpflichtet, der Abfertigung seines Gepäcks durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden beizuwohnen, soweit von den zuständigen Stellen keine Ausnahmen zugelassen sind.

---

Gegen Rückgabe dieses Scheines wird das umseitig bezeichnete Gepäck ausgeliefert.

*) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

## Satzung des Zentralamts für den internationalen Eisenbahnverkehr.

### Artikel 1

§ 1. — Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr hat seinen Sitz in Bern. Die Organisation des Zentralamts im Rahmen der in Artikel 57 des Übereinkommens getroffenen Bestimmungen sowie die Aufsicht über seine Geschäftsführung werden dem schweizerischen Bundesrat übertragen.

§ 2. — Die Kosten des Zentralamts werden von den Vertragstaaten nach dem Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken oder der Strecken getragen, die von Unternehmen betrieben werden, die zur Beteiligung an den nach den Bedingungen des Übereinkommens ausgeführten Beförderungen zugelassen sind. Indessen tragen die Schiffahrtsunternehmen nur nach der Hälfte ihrer Längenstrecken zu den Kosten bei. Der Beitrag jedes Staates beträgt höchstens 0,80 Franken für den Kilometer. Die Höhe des auf den Kilometer Eisenbahnstrecke entfallenden Jahreskredits wird für jedes Geschäftsjahr durch den schweizerischen Bundesrat nach Anhörung des Zentralamts und unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse und Bedürfnisse festgesetzt. Der Kredit wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamts den Betrag des auf dieser Grundlage berechneten Kredits nicht erreicht haben, ist der nicht ausgegebene Rest dem Pensions- und Unterstützungsfonds zuzuführen, dessen Zinsen zur Unterstützung oder Entschädigung der Beamten und Angestellten des Zentralamts dienen sollen, die wegen vorgerückten Alters, infolge von Unfällen oder Krankheit dauernd zur weiteren Erfüllung ihrer Dienstpflichten unfähig werden.

Bei Vorlage des jährlichen Geschäftsberichts und der jährlichen Kostenrechnung an die Vertragstaaten wird das Zentralamt sie auffordern, ihren Kostenbeitrag für das verflossene Geschäftsjahr zu zahlen. Wenn ein Staat bis zum 1. Oktober seinen Anteil nicht bezahlt hat, wird er ein zweites Mal hierzu aufgefordert. Wenn diese Aufforderung erfolglos bleibt, hat das Zentralamt sie im Anfang des folgenden Jahres bei Übersendung des Berichts über das verflossene neue Geschäftsjahr zu wiederholen. Wenn bis zum folgenden 1. Juli auch diese Mahnung erfolglos geblieben ist, wird an den säumigen Staat eine vierte Aufforderung gerichtet, um ihn zur Zahlung der beiden fälligen Jahresbeiträge zu veranlassen; wenn diese erfolglos bleibt, wird das Zentralamt dem Staate drei Monate später mitteilen, daß, wenn die erwartete Zahlung nicht bis zum Schluß des Jahres geleistet werde, seine Nichtzahlung als stillschweigende Erklärung seines Willens, aus dem Übereinkommen auszuscheiden, angesehen werden würde. Wenn diesem letzten Schritt bis zum 31. Dezember keine Folge gegeben wird, wird das Zentralamt von dem stillschweigend durch den säumigen Staat erklärten Wunsch, aus dem Übereinkommen auszuscheiden, Kenntnis nehmen und zur Streichung der Strecken dieses Staates aus der Liste der zum internationalen Verkehr zugelassenen Strecken schreiten.

Die nicht wiedererlangten Beträge sollen nach Möglichkeit aus den laufenden Mitteln, über die das Zentralamt verfügt, gedeckt werden und können auf vier Geschäftsjahre verteilt werden. Der Teil des Fehlbetrags, der auf diese Weise nicht gedeckt werden kann, wird auf ein besonderes Rechnungskonto gebucht, mit dessen Betrag die übrigen Staaten im Verhältnis der Kilometerzahl ihrer Strecken belastet werden, die zur Zeit der Rechnungstellung dem Übereinkommen angehörten. Dabei wird jeder Staat in dem Ausmaß beteiligt, wie er bereits während des zweijährigen Zeitraums, der mit dem Austritt des säumigen Staates abschließt, dem Übereinkommen gleichzeitig mit ihm angehört hat. Ein Staat, dessen Strecken unter den im vorhergehenden Absatz genannten Bedingungen gestrichen worden sind, kann sie dem internationalen Verkehr nur dann wieder unterstellen lassen, wenn er vorher die Beträge, die er schuldig geblieben ist, für die betreffenden Jahre bezahlt, und zwar mit fünf vom Hundert Zinsen, deren Lauf am Ende des sechsten Monats nach dem Tage beginnt, an dem das Zentralamt ihn erstmals aufgefordert hat, die auf ihn entfallenden Kostenbeiträge zu zahlen.

## Artikel 2

§ 1. — Das Zentralamt gibt eine Monatsschrift heraus, welche die zur Anwendung des Übereinkommens notwendigen Mitteilungen enthält, namentlich über die Liste der Strecken der Eisenbahnen und anderen Unternehmen sowie über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände und außerdem die Nachrichten über Rechtsprechung und Statistik, deren Veröffentlichung es für zweckmäßig hält.

§ 2. — Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Stück wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Verwaltung zugesandt. Weitere gewünschte Stücke sind zu einem von dem Zentralamt festzusetzenden Preise zu bezahlen.

## Artikel 3

§ 1. — Die aus dem internationalen Verkehr herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können von der fordernden Verwaltung dem Zentralamt zur Erleichterung der Eintreibung mitgeteilt werden. Zu diesem Zwecke fordert das Zentralamt das schuldnerische Beförderungsunternehmen auf, den geschuldeten Betrag zu begleichen oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

§ 2. — Ist das Zentralamt der Ansicht, daß die Weigerung genügend begründet ist, so hat es die Parteien vor das zuständige Gericht zu verweisen.

§ 3. — Wenn das Zentralamt der Ansicht ist, daß der Betrag ganz oder teilweise wirklich geschuldet wird, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen bestimmen, daß das schuldnerische Beförderungsunternehmen die Schuld ganz oder teilweise an das Zentralamt abzuführen hat; der so bezahlte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch das zuständige Gericht in Händen des Zentralamts.

§ 4. — Wenn ein Beförderungsunternehmen binnen zweier Wochen der Aufforderung des Zentralamts nicht nachkommt, so ist es erneut unter Androhung der Folgen der Nichtzahlung zur Zahlung aufzufordern.

§ 5. — Wird auch dieser zweiten Aufforderung nicht binnen zehn Tagen entsprochen, so hat das Zentralamt an den Staat, dem das Beförderungsunternehmen angehört, eine mit Gründen versehene Mitteilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maßnahmen in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die Strecken des schuldnerischen Beförderungsunternehmens weiter in der Liste zu belassen sind.

§ 6. — Wenn der Staat, dem das schuldnerische Beförderungsunternehmen angehört, erklärt, daß er trotz der Nichtzahlung dessen Strecken von der Liste nicht streichen zu lassen gedenkt, oder wenn er während sechs Wochen die Mitteilung des Zentralamts unbeantwortet läßt, so wird rechtswirksam angenommen, daß er die Gewähr für die Zahlungsfähigkeit des genannten Unternehmens übernimmt, soweit es sich um Forderungen aus dem internationalen Verkehr handelt.

# Acte final

## de la quatrième Conférence pour la révision des Conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des bagages et le transport des marchandises par Chemins de fer

Les Délégués à la quatrième Conférence internationale pour la revision des Conventions concernant le transport des voyageurs et des bagages (C. I. V.) et le transport des marchandises (C. I. M.) par Chemins de fer, signées à Berne le 23 octobre 1924, se sont réunis à Rome du 3 octobre au 23 novembre 1933, en vue de réviser ces Conventions, conformément aux dispositions de l'article 60 de celles-ci.

Les Délégations étaient constituées comme il suit:

Allemagne:

M. Koenigs, Secrétaire d'Etat.
M. Vogel, Directeur ministériel.
M. Niemack, Conseiller ministériel.
M. Koffka, Conseiller ministériel, Représentant du Ministère de la Justice du Reich.
M. le Dr Rau, Conseiller ministériel.
M. le Dr Friebe, Conseiller supérieur de Gouvernement.
M. le Dr Spiess, Directeur du Chemin de fer du Reich.
M. le Dr Scheu, Directeur du Chemin de fer du Reich.

Autriche:

M. Fuchs, Directeur ministériel.
M. le Dr Hoffmann, Conseiller ministériel.
M. le Dr Jelinek, Conseiller ministériel.
M. le Dr Strobele, Conseiller ministériel, Représentant du Ministère fédéral de la Justice.

Belgique:

M. J. de Ruelle, Jurisconsulte du Ministère des Affaires étrangères, Chef de la Délégation.
M. J. Pauly, Sous-Directeur au Ministère des Transports.
M. R. Henning, Inspecteur en Chef à la Société Nationale des Chemins de fer belges.

Bulgarie:

M. le Dr. Ivan Karosseroff, Directeur de l'exploitation des Chemins de fer de l'Etat à la Direction générale des Chemins de fer et Ports.
M. le Dr Joseph Petkoff, Chef de la Section commerciale à la Direction générale des Chemins de fer et Ports de l'Etat.

Danemark:

M. R. C. Jyrdal, Chef du premier Bureau des Tarifs des Chemins de fer de l'Etat danois.
M. C. A. Beyer, Contrôleur en chef aux Chemins de fer de l'Etat.

Dantzig (Ville Libre de):

M. le Dr Zygmunt Taszycki, Directeur de Département au Ministère des Communications de la République polonaise, Chef de la Délégation.
M. Ernst Büttner, Conseiller d'Etat.

Espagne:

M. Francisco Jimenez Ontiveros, Ingénieur des Ponts et Chaussés, Second Chef du Bureau d'exploitation commerciale du Conseil supérieur des Chemins de fer.
M. Gonzalo de Ojeda, Ministre, Conseiller de l'Ambassade d'Espagne à Rome.

Estonie:

M. Auguste Schmidt, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Rome.
M. David Janson, premier Secrétaire de la Légation d'Estonie à Rome.

Finlande:

M. Pontus Artti, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Rome.

M. I. O. Hellmann, Directeur des Affaires administratives à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat de Finlande.

France:

M. Gourdeau, Député, ancien Sous-Secrétaire d'Etat, Chef de la Délégation.

M. Charlot, ancien Sous-Secrétaire d'Etat, Président du Conseil supérieur des Chemins de fer.

M. Grimpret, Conseiller d'Etat, Directeur général des Chemins de fer.

M. Fontaneilles, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

M. Valensi, Auditeur au Conseil d'Etat, Chef-adjoint du Cabinet du Ministre des Travaux publics.

M. Porquet, Chef de Bureau au Ministère de l'Air, au titre de représentant de cette Administration.

M. Ripert, Professor à la Faculté de droit de Paris, au titre de représentant du Ministère du Commerce.

M. Cathusier, Ingénieur en Chef-adjoint à la Direction des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

M. Lévy, Chef-adjoint de l'exploitation, chargé des Services commerciaux du Chemin de fer du Nord.

M. Binet, Sous-Chef du Service commercial des Chemins de fer de l'Est.

M. Dubaux, Inspecteur principal des Services commerciaux du Chemin de fer du Nord.

Grèce:

M. Michel Mélas, Secrétaire de Légation de la République hellénique.

Hongrie:

M. Béla de Nánassy, Docteur en droit, Conseiller gouvernemental.

M. Gyula de Török, Docteur en droit, Inspecteur des Chemins de fer de l'Etat hongrois.

M. Johann Breyer, Docteur en droit, Inspecteur des Chemins de fer de l'Etat hongrois.

M. Gabriel Cukor, Docteur en droit, Conseiller supérieur gouvernemental, Avocat.

M. Alexis Halász, Inspecteur des Chemins de fer de l'Etat hongrois en retraite, Directeur de la Fédération des propriétaires hongrois de wagons de Chemins de fer.

Italie:

M. Lodovico Luciolli, Sénateur.

M. Amedeo Giannini, Ministre plénipotentiaire, Conseiller d'Etat.

M. Luigi Maccallini, Ingénieur, Chef de Service principal au Ministère des Communications.

M. Lodovico Belmonte, Ingénieur, Chef de Service au Ministère des Communications.

M. Massimo Chiesa, Avocat, Substitut de l'Avocat Général.

M. Pietro Quaroni, Conseiller de Légation.

M. le Dr Angelo Landra, Inspecteur en chef supérieur au Ministère des Communications.

M. le Dr Salvatore Maltese, Inspecteur en chef supérieur au Ministère des Communications.

M. Ernesto La Valle, Ingénieur, Inspecteur en chef au Ministère des Communications.

M. Luca Pietromarchi, Premier Secrétaire de Légation.

M. le Dr Alfonso Filoni, Inspecteur principal au Ministère des Communications.

M. le Dr Silvio Scoccianti, Chef de Section au Ministère des Communications.

Experts:

M. le Prof. Antonio Marozzi, Sénateur, pour la Confédération de l'Agriculture.

M. Giacomo Forte, Ingénieur, Chef de Service au Ministère des Communications.

M. Guido Polacco, Chef de Division au Ministère des Communications.

M. Manlio Molfese, Chef de Bureau au Ministère de l'Aéronautique.

M. Antonio Fedolino, Chef de Division au Ministère des Communications.

M. Manlio Cosenza, Ingénieur, représentant de la Confédération des Entreprises de Communications internes.

M. Amleto Pavone, Avocat, pour la Confédération de l'Industrie.

M. Girolamo Sinigallia, ancien Inspecteur supérieur aux Chemins de fer de l'Etat.

Lettonie:

M. Karlis Blodnieks, Directeur général des Chemins de fer de Lettonie.

M. Aleksandrs Rode, Inspecteur des Communications internationales des Chemins de fer de Lettonie.

Liechtenstein:

Représenté par la Suisse.

Luxembourg:

M. Marcel Dumont, Premier Commissaire du Gouvernement pour les Chemins de fer.

M. Hubert Stumper, Deuxième Commissaire du Gouvernement pour les Chemins de fer.

Norvège:

M. K. Löken, Sous-Directeur à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

M. A. Jahr, Avocat, Secrétaire des Services commerciaux de la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat norvégien.

Pays-Bas:

M. Th. M. B. van Marle, Ingénieur, Inspecteur général des Chemins de fer et des Tramways.

M. Jonkheer P. Elias, Docteur en droit, Chef du Service commercial des Chemins de fer néerlandais.

M. K. H. H. Bongaerts, Chef de la Section des tarifs des Chemins de fer néerlandais pour les voyageurs.

Pologne:

M. Zygmunt Taszycki, Docteur en droit, Directeur de Département au Ministère des Communications, Chef de la Délégation.

M. Rajmund Zawojski, Docteur en droit, Chef de Division au Ministère des Communications.

M. Bronislaw Pierzchala, Docteur en droit, Conseiller au Ministère des Communications.

M. Adam Krzyzanowski, Ingénieur.

Portugal:

N'est pas représenté.

Roumanie:

M. Arthur Etciu, Ingénieur en Chef, Sous-Directeur commercial des C. F. R.

M. Leopold Carmazin, Conseiller commercial des C. F. R.

M. N. M. Nitzesco, Avocat-Conseiller des C. F. R., Conseil juridique de la Direction commerciale.

Suède:

M. Nils Ahlberg, Directeur de Section à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

M. Aldo Almqvist, Directeur de Section à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

M. Karl Olofsson, Directeur de Section à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

M. Hugo Engström, Directeur-adjoint de Section à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

Suisse:

M. Hans Hunziker, Directeur de la Division des Chemins de fer du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, Chef de la Délégation.

M. Albert Altwegg, Chef de section à la Division des Chemins de fer.

M. Robert Kunz, Chef de section à la Division des Chemins de fer.

M. Paul Toggenburger, Chef de la Division du contentieux de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux.

M. Ernst Hess, Chef de la Division du Service commercial de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux.

Tchécoslovaquie:

M. le Dr. Frantisek Chvalkovsky, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire.

M. le Dr. Zahn-Stráník, Secrétaire de Légation et Attaché commercial à la Légation de la République tchécoslovaque à Rome.

Turquie:

M. Zeki Nebil, Conseiller de l'Ambassade de Turquie à Rome.

Yougoslavie:

M. le Dr. Dragomir Markowić, Directeur du Département commercial à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat.

Ont également participé les Délégués de la

Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre:

M. Courtilet, Directeur ministériel des Chemins de fer sarrois.
M. Nicklaus, Président de la Direction des Chemins de fer sarrois.
M. Hobohm, Conseiller de Gouvernement.

Ont participé à la Conférence à titre d'observateurs:

Grande-Bretagne:

M. James Lambert, Secrétaire de l'Ambassade de S. M. Britannique à Rome.
M. W. H. Hanscombe, Conseiller du «London and North Eastern Railway».
M. M. G. Gandola, Représentant des Chemins de fer britanniques en Italie.

Représentants de l'Organisation des Communications et du Transit de la Société des Nations:

M. Robert Haas, Secrétaire général de l'Organisation des Communications et du Transit de la Société des Nations.
M. Metternich, Secrétaire du Comité permanent des transports par voie ferrée.

Ont pris part à la Conférence, de droit et à titre consultatif:

Office Central des transports internationaux par Chemins de fer:

M. E. Lohner, Directeur de l'Office central de Berne,
M. le Dr. Ch. Colomb, Vice-Directeur de l'Office central de Berne.

Un Comité spécial s'est constitué, sous la présidence de S. E. Giannini, et la vice-présidence de M. Maltese, avec M. le Dr. Strobele, rapporteur, pour préparer un projet d'accord international concernant la lettre de voiture à ordre, destiné à être soumis à l'examen des Etats qui seraient désireux de faire usage de la faculté prévue à l'article 61 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, d'adopter ledit titre par accord spécial.

I.

A la suite de leurs délibérations, les Délégués sont tombés d'accord pour soumettre à la signature des Plénipotentiaires respectifs des Etats les projets de conventions sous-indiqués:

1. — Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par Chemins de fer (C. I. V.) avec deux Annexes.

2. — Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) avec huit Annexes.

Les textes de ces documents restent ouverts à la signature jusqu'au 31 mars 1934.

II.

Considérant l'importance des intérêts en jeu et la nécessité de mettre en vigueur le plus tôt possible les textes adoptés par la Conférence de Rome, celle-ci a émis les vœux suivants:

a) que les Etats participant à la Conférence et le Portugal, en tant que Puissance signataire des Conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des bagages, et le transport des marchandises par Chemins de fer, prennent les dispositions utiles pour que les Conventions adoptées par la Conférence puissent être signées à Rome avant le 1er avril 1934;

b) que les Etats signataires des Conventions adoptées par la Conférence de Rome procèdent à la ratification dans le plus bref délai, de façon que l'entrée en vigueur puisse être réalisée au plus tard le 1er janvier 1935.

### III.

La Conférence a aussi émis le vœu que la prochaine Conférence étudie les moyens de rendre indépendantes de la C. I. M. les «Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions» qui font actuellement l'objet de l'Annexe I de ladite Convention, afin d'éviter les difficultés qui surviennent aujourd'hui du fait que, la procédure de révision de ladite Annexe étant accélérée, les Etats pourraient se trouver, à l'occasion de la ratification de la Convention, en présence d'une Annexe qui ne serait plus celle qui a été signée.

En foi de quoi, le présent Acte final a été signé.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933 en double original dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires étrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être déposé aux archives dudit Gouvernement. Une copie certifiée conforme du présent Acte final sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les Etats représentés à la Conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

(Suivent les signatures.)

# Schlußprotokoll

## der vierten Konferenz für die Revision der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und über den Eisenbahnfrachtverkehr.

(Übersetzung des Zentralamts.)

Die Delegierten zur vierten internationalen Konferenz für die Revision der am 23. Oktober 1924 in Bern unterzeichneten Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I. Ü. P.) und über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ü. G.) waren vom 3. Oktober bis 23. November 1933 in Rom versammelt, um gemäß Artikel 60 dieser Übereinkommen deren Revision vorzunehmen.

Die Delegationen waren wie folgt zusammengesetzt:

(Folgen die Namen.)

Ein besonderes Komitee, dem S. E. Giannini als Vorsitzender, Herr Maltese als stellvertretender Vorsitzender und Herr Dr. Strobele als Berichterstatter angehörten, hat sich gebildet, um den Entwurf zu einem internationalen Abkommen über begebbare Frachtbriefe vorzubereiten. Der Entwurf soll denjenigen Staaten zur Prüfung unterbreitet werden, die geneigt sind, von der in Artikel 61 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ausgesprochenen Ermächtigung Gebrauch zu machen und die genannte Frachturkunde durch besonderes Abkommen anzunehmen.

### I.

Auf Grund ihrer Beratungen sind die Delegierten übereingekommen, den Bevollmächtigten der Staaten die nachstehend genannten Übereinkommensentwürfe zur Unterschrift vorzulegen:

1. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I. Ü. P.) mit zwei Anlagen;

2. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ü. G.) mit acht Anlagen.

Die Texte dieser Urkunden bleiben bis zum 31. März 1934 zur Unterzeichnung offen.

### II.

In Anbetracht der Bedeutung der Angelegenheit und der Notwendigkeit, die von der Konferenz Rom angenommenen Texte sobald als möglich in Kraft zu setzen, hat die Konferenz folgende Wünsche geäußert:

a) die an der Konferenz beteiligten Staaten sowie Portugal als Unterzeichner der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und den Eisenbahnfrachtverkehr möchten Maßnahmen treffen, damit die von der Konferenz angenommenen Übereinkommen vor dem 1. April 1934 in Rom unterzeichnet werden können;

b) die Staaten, welche die von der Konferenz in Rom angenommenen Übereinkommen unterzeichnet haben, möchten so bald als möglich und innerhalb kürzester Frist zur Ratifikation schreiten, damit sie spätestens am 1. Januar 1935 in Kraft treten können.

### III.

Die Konferenz hat ferner den Wunsch geäußert, die nächste Konferenz möchte Mittel und Wege prüfen, um die jetzt den Gegenstand der Anlage I des genannten Übereinkommens bildenden „Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände" vom Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unabhängig zu machen; hierdurch sollen die Schwierigkeiten vermieden werden, die heute bei der beschleunigten Revision der genannten Anlage daraus entstehen, daß die Staaten sonst bei der Ratifikation des Übereinkommens eine Anlage vorfinden könnten, die der unterschriebenen Anlage nicht mehr entspricht.

Zu Urkund dessen ist das vorliegende Schlußprotokoll unterschrieben worden.

So geschehen zu Rom am 23. November 1933 in doppelter Urschrift, wovon die eine im Archiv des Ministeriums des Äußern des Königreichs Italien aufbewahrt und die andere durch die italienische Regierung der schweizerischen Regierung zur Hinterlegung in ihrem Archiv übersandt wird. Eine gleichlautende beglaubigte Abschrift dieses Schlußprotokolls wird durch die italienische Regierung allen auf der Konferenz vertretenen Staaten sowie der portugiesischen Regierung übersandt werden.

(Folgen die Unterschriften.)

Schriftleitung: Geschäftsstelle des Gesetzblattes und Staatsanzeigers. — Druck von A. Schroth in Danzig.